



ת"פ 10871/09/15 - מדינת ישראל נגד חגית עמר

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"פ 10871-09-15 מדינת ישראל נ' עמר
בפני כבוד השופטת מיכל ברנט

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

חגית עמר

הנאשמת

הכרעת דין

בפתח הכרעת דין זו ובהתאם להוראות סעיף 182 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב - 1982, הנני מודיעה כי החלטתי לזכות את הנאשמת מעבירת ההריגה שיוחסה לה בכתב האישום (המתוקן בשנית) ולהרשיעה תחתיה, בעבירה של גרם מוות ברשלנות לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 (להלן: "החוק").

לא היה בראיות שהוצגו בפני כדי לקפח את הגנת הנאשמת או לפגוע ביכולתה להתגונן כראוי מפני ביצועה של עבירת גרם מוות ברשלנות.

כללי

1. ביום 7.9.15 הוגש כנגד הנאשמת כתב אישום וביום 13.7.16 הוגש כתב אישום מתוקן.

על פי המתואר בכתב האישום היתה הנאשמת מעורבת בתאונת דרכים קטלנית ויוחסה לה עבירה של הריגה, עבירה לפי סעיף 298 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 ועבירה של נהיגה בקלות ראש הגורמת חבלה של ממש, עבירה לפי סעיפים 62(2) ו-38(3) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א - 1961 (להלן: "הפקודה"),

2. על פי עובדות כתב האישום, ביום 15.6.15 בשעה 13:36, או בסמוך לכך, נהגה הנאשמת ברכב משא אחד מסוג שברולט מ.ר. אאאאאאאא (להלן: "השברולט"), בנתיב השמאלי מבין שלושה נתיבים, ברחוב דרך המכבים הראשון לציון מכיוון דרום לצפון, כשלצידה חברתה דניאלה גלעדי. בכיוון נהיגת הנאשמת צומת מרומזר בין הרחובות דרך המכבים ופריימן (להלן: "הצומת"). הרמזורים בצומת נראו היטב ומערכת הרמזורים פעלה כתיקנה. שדה הראייה בכיוון נסיעת הנאשמת היה פתוח לפנינים למרחק 270 מטר לפחות. מזג האוויר היה נאה.

3. אותה עת נהגה א"ל ז"ל ילדית 1934 (להלן: "המנוחה") ברכב פרטי מסוג טויוטה (להלן: "הטויוטה") ברחוב פריימן, בנתיב ימני מתוך שניים, ובהגיעה לצומת עצרה כשמופע הרמזור בכיוון נסיעתה אדום.



4. לאחר שהמופע ברמזור התחלף לירוק, החלה המנוחה בנסיעה בצומת שמאלה, לכיוון דרום. באותה עת הגיעה הנאשמת בנהיגה רציפה ונהגה אל תוך הצומת כאשר המופע האדום בכיוון נסיעתה ארך 7.5 שניות לפחות.
5. בשלב זה, במרכז הצומת, פגעה הנאשמת עם חזית רכבה בעוצמה בדופן שמאל של הטיוטה.
6. כתוצאה מהתאונה, התלוננה המנוחה על כאבים באזור הגב והצוואר והובהלה לבית החולים "אסף הרופא" ובחלוף שעה חלה התדרדרות במצבה.
7. כתוצאה מהתאונה נגרמו למנוחה חבלת ראש קשה, שבר בחוליות הצוואר, הגב והצלעות ולמחרת, ביום 16.6.15, נקבע מותה.
8. לנאשמת נגרם שבר באצבע ולנוסעת שלצידה נגרמו כאבי גב וצוואר.

עובדה שאינה שנויה במחלוקת

9. אין מחלוקת כי השברולט והטיוטה התנגשו בצומת.

גדר המחלוקת

10. בתיק קיימות מחלוקות עובדתיות ומשפטיות.

א. מחלוקת עובדתית: לגרסת ההגנה, כניסת הנאשמת לצומת בוצעה כשמופע הרמזור בכיוונה מורה ירוק, ואילו לטענת המאשימה נכנסה הנאשמת לצומת בנסיעה רציפה באור אדום. המאשימה תמכה את גרסתה בעדות עדי הראיה אשר לטענת ההגנה אין ליתן אמון בדבריהם.

עוד חלקה ההגנה על טענת המאשימה כי הוכח כנדרש הקשר הסיבתי לפיו מות המנוחה נגרם מפציעותיה בתאונה.

ב. מחלוקת משפטית: ב"כ המאשימה, עו"ד שלמה ויזן, טען כי סעיף האישום ההולם את העובדות הינו הריגה שכן הנאשמת נכנסה לצומת באור אדום מתוך קלות דעת. לטענת ההגנה לא עמדה המאשימה בנטל הוכחת רכיב 'קלות הדעת' ולא הביאה כל ראיה לכך.

הראיות והדין בהן

עד התביעה מר משה שכטר (להלן: "שכטר")

10. שכטר, בן 27, היה עד ראיה לאירוע. שכטר נסע במונית שירות גדולה בנתיב ימני מתוך שלושה, כיוון נסיעת השברולט. המונית בה נסע עמדה ברמזור המורה אדום והוא ישב במושב השמאלי כשמבטו מופנה שמאלה.



שעה שהביט החוצה דרך חלונו הבחין בוודאות בשברולט החוצה את הצומת באור אדום. במהלך עדותו חזר מספר פעמים ובנחרצות על דבריו אלה.

שכטר תיאר כי המונית בה ישב עצרה בנתיב הימני בצומת, באור אדום כשלפניה רכב נוסף. בנתיב משמאלו היה רכב שפספס את הרמזור וחזר לאחור. הוא ראה רכב שנוסע מצד שמאל במהירות לתוך הצומת, צעק וראה את ההתנגשות בין הרכב הנוסע לרכב נוסף בצומת. לאחר מכן הרכב הפוגע פנה ימינה לשוליים ונעצר ושכטר התקשר לשירותי ההצלה. לדבריו: "...אני מההתחלה ועד הסוף טוען טענה אחת ועל זה תוכל לשאול כמה שאלות שאתה רוצה, על הנתיב שעמדתי בו, על הרמזור האדום ועל הרכב שנסע. כל מה שהיה מסביב שמבחינתי זו צומת גדולה וזה הכי אנושי שבן אדם נמצא בתוך אירוע הוא רואה את מה שדרמטי, מעניין אותו... אבל יש משהו שאני מעיד על משהו שמבחינתי ב-100% זה על הרכב שנסע באדום" (פרו' - עמ' 100, ש' 13-17, עמ' 105, ש' 4). לדבריו: "גם היום אני מודה שכל הסיטואציה עצמה סביב הצומת לא ברורה, עד עכשיו אני לא יכול להגיד שראיתי אותה בוודאות כמו שראיתי את הרכב שנוסע בצומת באדום. מפה וכל הפרטים זה השלמת תמונות כי זה לא דברים שחייתי אותם, כמו שהייתי ממוקד ברכב שנוסע ועובר את הצומת" (פרו' - עמ' 102, ש' 5-8). הנקודה אותה התקשה שכטר להבין היתה מאיזה כיוון הגיע הטיוטה. חש בלבול בעניין שכן מחמת המכה הסתובבה הטיוטה ונזרקה על אי התנועה. שכטר אישר שהשלים במוחו את התמונה בעניין כיוון הגעתה. כבר בהודעתו השנייה במשטרה, ולאחר שהחוקרים עימתו אותו עם חוסר הסבירות בתיאור שמסר בהודעתו הראשונה באמרו כי הטיוטה הגיעה מצפון, הבהיר שטעה בהודעתו הראשונה באשר לכיוון הגעת הטיוטה והסביר שטעותו נבעה מכך שלא ראה את מרכז הצומת ומהפרטים שראה הסיק בטעות שהטיוטה הגיעה מצפון. עוד אמר בהודעתו השנייה: "אני רוצה להגיד שמבחינתי מה שחשוב היה זה האור האדום שראיתי שהיה לשברולט ולא כיוון נסיעת הרכב השני וזה גם מה שמשך את תשומת הלב שלי" (נ/2 - ש' 9-12, 39-40).

בהקשר זה מצאתי להביא עתה מדברי הבוחן אשר חקר את שכטר בחקירתו השנייה, כחצי שעה לאחר שנגבתה הודעתו הראשונה. הבוחן הסביר בעדותו כי גבה הודעה נוספת משכטר לצורך הבהרות מכיוון שעדותו לגבי כיוון נסיעת הטיוטה לא היתה נכונה. הבוחן שלל את דבריו של ב"כ הנאשמת שהטיח בו כי: "בחקירה שלך הובלת אותו למסקנות שרצית. ראית שזה לא עד אמין, שמוסר גרסה לא הגיונית ואתה חוקר שוב שישנה את כל הגרסה". הבוחן העיד כי יש תופעה בה עדים שראו חלק מאירוע משלימים במוחם את החלק שלא ראו. להבנתו שכטר ראה התנגשות והסיק מהיכן הגיעה הטיוטה.

ענין נוסף שלטענת ההגנה הצביע על מגמתיות בחקירתו של שכטר טמון במענה שנתן שכטר לבוחן באחת השאלות. בהודעתו אמר שכטר: "היה אור אדום כשהשברולט נכנס לצומת" ובסוף המשפט נרשם סימן שאלה - "?". ב"כ הנאשם טען כי ניתן להבין שהבוחן הדריך את העד ומכאן השאלה שבדבריו. הבוחן עם זאת טען שמדובר בטעות סופר ובסוף המשפט היתה צריכה להיות נקודה. שכטר בעדותו תמה אף הוא על קיומו של סימן שאלה.

שכטר הפריד בעדותו בין מה שראה ובין מה שייתכן והשלים במוחו. הוא לא זכר את רגע הפגיעה ולגרסתו ייתכן שלא יכול היה ממקום מושבו לראות את הפגיעה שהתרחשה קדימה יותר, בתוך הצומת. על כך שראה את השברולט נוסעת באור אדום אמר: "ואת מה שאני ראיתי בוודאות ואני אומר בפה מלא אי אפשר לקחת ממני. איפה שלא תסובב את זה או אותי לא אוכל להגיד מה שלא ראיתי. מה שראיתי ראיתי" (פרו' - עמ' 102, ש' 14-15, עמ' 107, ש' 8-9, עמ' 108, ש' 9-12).

באשר למהירות נסיעת הנאשמת עובר לתאונה העיד שכטר כי ראה את רכבה נוסע במהירות לתוך הצומת אך לא



ידע לאמוד את מהירותה: "אני לא יודע אם נסעה על 20 או 60 קמ"ש אבל בוודאי שלא על 5 קמ"ש" (פרו' - עמ' 106, ש' 7-9).

שכטר לא זכר היכן ראה את הרמזור האדום והסביר זאת בכך שמדובר באירוע שהתרחש שנתיים קודם לכן (פרו' - עמ' 103, ש' 29-30). הבהיר כי ראה את השברולט נכנסת לצומת. העובדה שענינו עקבו אחר נסיעתה לא מנעה ממנו לראות את כל הצומת (פרו' - עמ' 106, ש' 33). הדבר היחיד שהוא בטוח בו זו העובדה שהנאשמת עברה באור אדום (פרו' - עמ' 111, ש' 31-32).

בוחן התאונה, עמרי, תיעד שיחת טלפון ראשונית עם שכטר, גם בה מסר שכטר כי היה אור אדום ברמזור למשך מספר שניות ואז הגיע במהירות רכבה של הנאשמת והתנגש ברכב שני שהיה בצומת (ת/12).

11. מעיון בשתי חקירותיו במשטרה עולה בבירור גרסתו של שכטר לפיה, הבחין בשברולט נכנסת לצומת בנסיעה רציפה באדום. כך למשל: "אני ראיתי בבירור כי הרמזור בכיוון נסיעתו היה אדום, אנו היינו בעצירה והרכב שנסע בנתיב שמאלי נכנס לצומת באור אדום" (נ/1, ש' 16, ש' 22-23). לגבי כניסתו של השברולט לצומת בלא לעצור "...לא נסע לאט כאילו רצה לעצור. נסע רצוף" (נ/2, ש' 42-43).

12. ההגנה בחקירתה הנגדית התמקדה בכך ששכטר לא ראה את כיוון הגעת הטויוטה על אף שבהודעתו הראשונה העיד כי ראה במו עיניו את כיוון הגעתה. בטענה זו ניסתה ההגנה לערער את מהימנותו של שכטר באופן שישלך על שאר דבריו. אכן שכטר טעה בהערכתו לגבי כיוון הגעת הטויוטה אך אין מקום לקבוע כי משכך אין ליתן אמון בעדותו כולה. הוא הסביר את מקור הטעות והבהיר שהיו פרטים שכפי הנראה השלים במוחו מתוך מחשבה שמצאה הגיונית באותן נסיבות. שכטר עשה הבחנה ברורה בין פרטים שהשלים במוחו לבין אלה שראה.

13. בנוסף, טענת ההגנה לפיה שאל שכטר את הבוחן בחקירתו אם היה אור אדום ברמזור אינה מקובלת עלי בנסיבות העניין. נראה כי אכן, כדברי הבוחן עצמו בחקירתו הנגדית, נפלה טעות סופר כך שבסוף המשפט הוסיף למענה סימן שאלה. שכטר חזר פעמים רבות הן בהודעותיו והם במהלך עדותו על צבעו האדום של מופע הרמזור והיה נחרץ בעניין. זאת ועוד, כבר בשיחתו הטלפונית הראשונית עם הבוחן מסר שכטר כי היה אור אדום ברמזור למשך מספר שניות ואז הגיעה במהירות רכבה של הנאשמת והתנגש ברכב השני שהיה בצומת. זאת אמר טרם גביית הודעה במשטרה כתיאור של מה שראו עיניו. לא נותר בליבי ספק שרישום סימן השאלה בטעות סופר מקורו.

14. שכטר ישב במונית במיקום שאפשר לו לראות את הצומת ואת הנאשמת בנסיעתה הרציפה לתוך הצומת. מצאתי לסמוך על עדותו, לאמצה ולבסס עליה ממצאים. שכטר היה זהיר בדבריו וחסר כל מגמתיות, כל שאמר בתום לב אמר והעיד על הדברים כפי שקלט בחושיו.

15. שכטר אינו מכיר את הנאשמת וניכר כי לא חיפש להרע לה ולהחמיר את מצבה. הוא לא ניסה להתעקש ולעמוד על דבריו כאשר לא ידע או לא זכר פרטים ואמר בכנות כי יש להפריד בין פרטים שהשלים בראשו לבין מה שראו עיניו. מה שראו עיניו היתה שברולט הנכנסת לצומת באור אדום בלא כל ניסיון לעצור.

עד התביעה מר כחלון עזרא עוז (להלן: "עוז")



16. עוז בן 28, היה עד ראיה לתאונה. נסע ברכבו הפרטי ברחוב פריימן בראשון לציון ועמד ברמזור אדום מאחורי הטיוטה, כשבכוונתו לפנות שמאלה לכיוון רחוב הרצל, דרך המכבים.

לדבריו, הטיוטה עמדה לפני מעבר החציה והוא היה מאחוריה. תוך המתנה התחלף האור לירוק אז החלו לגלוש באטיות קדימה. שני כלי הרכב משמאלו לא החלו לנסוע והשערתו שנהגו כך כי שדה הראיה שלהם היה גלוי יותר. הטיוטה יצאה לתוך הצומת. הוא שמע "רעש מנוע בריא", נעמד על מעבר החציה וראה הולכי רגל מבוהלים. השברולט הגיעה תוך שהיא נוסעת ישר מכיוון הנתיב השלישי של רחוב הרצל לדרך המכבים ו"חדרה דרך הטיוטה". המכה היתה מאד קשה. לא היתה לו גישה לראות אם בנתיב הנאשמת היה מופע אדום (פרו' - עמ' 83-84, עמ' 86, ש' 2, ש' 23-24). ראה בוודאות עוד טרם המכה שמופע הרמזור לכיוונו ירוק (פרו' - עמ' 85, ש' 9-11). הבחין שרמזור הולכי הרגל בכביש החוצה של הולכי הרגל התחלף לירוק (מסומן בקו אדום מקווקו בתרשים הבוחן ת/3). בנתיבים מכיוון נסיעת הנאשמת התחלף הרמזור לאדום ונעמדו שם שני כלי רכב גדולים יחסית (ת/3, נתיבים המסומנים 2 אדום ו-3 כחול, פרו' - עמ' 83, ש' 13-27). הגם שלא היתה לעוז גישה לראות את צבע הרמזור בכיוון נסיעת הנאשמת המסקנה המתבקשת לדבריו היא, כי בכיוון השברולט היה מופע אדום, שכן "אם להולכי רגל מימיני יש ירוק. להולכי רגל שלי יש אדום. נפתח לי רמזור ירוק. אז נתיב השמאלי שניים שנעצרו, מה זה אומר?" (פרו' - עמ' 85, ש' 5-6).

17. מצאתי ליתן אמון בעדותו של עוז, לאמצה ולבסס עליה ממצאים. עוז נהג אחרי הטיוטה ומשכך ראה הן את נסיעת הנאשמת ישר בצומת והן את עמידתה של המנוחה לפני הצומת באור אדום ונסיעתה לתוך הצומת עת התחלף האור לירוק.

עוז נקלע כעד תמים לסיטואציה שארעה, הוא חסר כל מניע להפללת הנאשמת, התבקש למסור את שראה וקלט בחושיו והעיד על כך בפשטות. לא מצאתי להטיל דופי בדבריו שהיו הגיוניים וברורים ואני מקבלת את שאמר כי תחילה עמדה המנוחה ברמזור אדום, המופע התחלף לירוק ואז גלשה קדימה זאת שעה שהנאשמת הגיעה בנסיעה שוטפת והתנגשה בה.

עד התביעה עמרי צ'ובינסקי, רכז בוחנים שפלה (להלן: "הבוחן")

18. הבוחן הינו בוחן תנועה מזה 10 שנים. לדבריו התאונה מוגדרת כ"תאונת רמזור". מסקנתו היא כי סיבת התאונה, לאור דברי עדי הראיה, היא כניסתה של השברולט לצומת באור אדום.

19. הבוחן העיד כי לא אותרו מצלמות באזור אך אותרו עדי ראיה ועל פי עדותם נקבעה המסקנה שהנאשמת נכנסה לצומת כשבכיוון נסיעתה אור אדום. באמצעות הבוחן הוגשה, בין השאר, תכנית הרמזורים הרלוונטית ליום ולשעת התאונה ממנה ניתן להבין את יחסי הזמנים בין כיווני הנסיעה השונים בצומת. הבוחן העיד כי בדק ומצא כי לא היה ליקוי כלשהו בפעילות הרמזורים בצומת בעת קרות התאונה (ת/5, פרו' - עמ' 24, ש' 23, עמ' 25, ש' 19-24).

20. הבוחן ערך חישוב (ת/6) ולאורו קבע כי מרגע שהופיע אור אדום בכיוון נסיעת הנאשמת ועד ההתנגשות חלפו 7.5 שניות: "השתמשתי בעדויות של המעורבים כדי לדעת את המיקומים והכיוונים, מי חצה קודם באור אדום ובחומר המקצועי ובתכנית הרמזורים. יש מושג שנקרא "זמן בין ירוקים" - הזמן מהרגע שמסתיים זמן ירוק במופע X להתחלת אור ירוק במופע Y. בדקתי כמה זמן דלק אור אדום מהרגע שהתחיל אור אדום ברמזור X



עד האימפקט. חישבתי כמה זמן לוקח למנוחה להתחיל נסיעה ממצב עמידה כשהיא מקבלת מופע ירוק עד הגעתה למקום האימפקט. החישוב נמצא 4.5 שניות ולזה הוספתי כמה זמן דלק אור אדום על פי תכנית הרמזורים והגעתי לזמן של 7.5 שניות. מהרגע שהתחיל אור אדום במופע לכיוון נסיעת הנאשמת עד שאירעה ההתנגשות חלפו 7.5 שניות בקירוב... בחישוב שעשיתי לא לקחתי את ה-3 שניות מסיום הירוק, כיוון נסיעת הנאשמת, עד שדלק אור אדום לכיוון נסיעת הנאשמת.

אם אני מחשיב את האור הצהוב אז זה היה לפחות 10.5 שניות שדלק, בהנחה שמיד שהתחיל האור הירוק מכיוון המנוחה היא התחילה לנסוע. זה בהנחה שהיא לא התמהמהה, ואם היא התמהמהה - זה יותר מכך וזה אומר שהיא יותר זמן אור אדום" (ת/6, פרו' - עמ' 25, ש' 29 - עמ' 26, ש' 14).

21. הנזקים בכלי הרכב - סוג התאונה הוא חזית-צד. הנזק לשברולט הוא בחזית והנזק לטויוטה הוא במרכז דופן שמאל באזור הנהג. זהו "שטח הקונפליקט" (ת/7, פרו' - עמ' 27, ש' 9-12, עמ' 35, ש' 20-22). הנזקים מתיישבים עם אופן הפגיעה של השברולט בטויוטה. הבוחן אישר כי גרסת הנאשמת לפיה סתה ימינה רגע לפני התאונה אפשרית ומתיישבת עם נזקי השברולט (ת/7 - לוח תצלומים, תמונות מספר 8, 10. פרו' - עמ' 36, ש' 20-25).

22. הבוחן הגיע לזירה רק למחרת האירוע, לאחר שהמכונות כבר פונו מהמקום ולכן אין ממצאים מהזירה. מקום האימפקט נקבע על ידו על פי דברי עדי הראיה, כיווני הנסיעה שאינם שנויים במחלוקת, הנזקים בכלי הרכב, והמופע ברמזור לכל אחד מהמעורבים. לדבריו הנושא בתיק נסוב על האור ברמזור. אין ממצא פורנזי שמעיד על נקודת האימפקט והבוחן לא מצא בכך כל רלוונטיות (פרו' - עמ' 38, ש' 9-13, עמ' 39, ש' 18, עמ' 40, ש' 29-30).

23. יום לאחר התאונה שעה שהבוחן בדק את הרמזורים במקום הוא מצא אותם תקינים. בדו"ח הבוחן ציין זאת "צומת מרומזר, רמזורים תקינים פועלים כשורה" (ת/2, סעיף 4). הבוחן בדק את תכנית הרמזורים והעיד כי היא משנת 2010 והיא עדיין התכנית הרלוונטית לזמן התאונה שכן לא עשו כל שינוי בצומת וזמן המחזור מתאים לתכנית ולזמן התאונה. לדבריו, זמן המחזור הכולל של הצומת הוא 120 שניות שכוללות פתיחה וסגירה של כל פאזה. הבוחן השיב בחקירה נגדית כי לא בדק נפילה או קפיצה של מתח ולצורך כך יש לזמן לעדות טכנאי רמזורים. חזר והדגיש שלאירוע היו עדי ראיה שניתן להסתמך על עדותם וכי הוא עצמו בדק ולא מצא כל תקלה ברמזורים (פרו' - עמ' 43).

עוד העיד הבוחן כי המופעים ברמזורים התחלפו לפי התכנית אותה בדק, והוא ראה במו עיניו שהרמזורים עובדים כשורה: "בדקתי פיזית בשטח את הרמזורים מול התכנית". לדבריו קיבל תע"צ המאשר תקינות הרמזורים ואין לו תע"צ של תכנית הרמזורים (פרו' - עמ' 41, ש' 15-28, עמ' 42, עמ' 46, ש' 24-25, עמ' 47, ת/5).

24. עדי הראיה: כאמור עדי הראיה הינם המקור המהותי לפיו, בין השאר, קבע הבוחן את מסקנותיו. ב"כ הנאשם הטיח בבוחן שממקום הימצאו של עד הראיה שכטר לא ניתן לראות את הרמזור. הבוחן שלל טענה זו: "עד שיושב אלכסונית, הרמזור נמצא מצד שמאל. אם העד מצד שמאל של המונית ומסתכל אלכסונית הוא יכול לראות. הרמזור תלוי מצד שמאל..." וכן: "כשטר שכטר מביט לכיוון הצומת הוא יכול לראות את הרמזור והרכב



נכנס לצומת" (פרו' - עמ' 57, ש' 17-21, עמ' 59, ש' 21-22).

העד כחלון העיד על מעבר הולכי הרגל במעברי החציה, בהקשר לכך העיד הבוחן: "רמזור הולכי הרגל היה דבר מה נוסף שמוכיח את מסקנתי שהנאשמת עברה באור אדום. הוא הסתכל על הרמזור שלו. הם היו בעמידה. כשהרמזור התחלף הם החלו לנסוע וכמעט במקביל הולכי הרגל החלו לחצות. הוא מתחיל להתקדם ורואה אותם מתקדמים..." (פרו' - עמ' 61, ש' 1-4).

25. באשר לפגיעה במנוחה: עד התביעה רס"מ שי גלם כתב בדו"ח הפעולה כי המנוחה פונתה במצב קל לבית החולים אסף הרופא, בעדותו הסביר כי מד"א הגדיר את מצבה הרפואי (ת/26, פרו' - עמ' 96, ש' 11-12). כפי שיפורט בהמשך, שעה לאחר הגעתה לבית החולים, חלה התדרדרות במצב המנוחה ולמחרת היא נפטרה בבית החולים. לאור התנגדות משפחתה לא בוצעה נתיחת גופה. הבוחן העיד כי לטעמו לא זה המקרה בו מצופה מהמשטרה להורות על נתיחת גופה כאשר יש התנגדות לכך מצד המשפחה (פרו' - עמ' 54, ש' 27-31).

26. מהנאשמת נגבו שלוש הודעות. הבוחן העיד כי הנאשמת בשלוש חקירותיה טענה כי נסעה באור ירוק. לקראת סוף החקירה השלישית נשאלה על ידו האם משהו הסיח את דעתה דוגמת רדיו או טלפון או כל דבר אחר ונענה בשלילה. הבוחן לא ראה בנסיעת הרכב מימינה מעט קדימה וחזרה ברוורס גורם להסחת דעת ומשכך לא מצא לנכון לשאול אותה על כך. הנאשמת לא טענה שראתה רכב מימינה שנהג באופן זה ובשעה שהנאשמת עברה בצומת, רכב זה היה במצב עמידה (פרו' - עמ' 59, ש' 21 - עמ' 60, ש' 11).

27. בחקירתה הראשונה נחקרה הנאשמת בחשד לעבירה של גרימת חבלה של ממש. הבוחן הבהיר כי חקירה זו בוצעה טרם פטירת המנוחה. בחקירתה השנייה נחקרה בחשד לגרם מוות ברשלנות ורק בשלישית, נחקרה על ידי הבוחן בחשד להריגה. הבוחן הסביר זאת בכך שבשלב זה התווספה ראיה נוספת - משך הזמן של מופע האור האדום ברמזור בעת האימפקט - 7.5 שניות ומשכך נחקרה גם על סעיף ההריגה (פרו' - עמ' 30-31).

עד התביעה רס"ב שאול כהן (להלן: "שאול")

28. שאול הינו שוטר מזה 26 שנה. משמש כסייר תנועה.

את האירוע זכר רק מהדו"ח שרשם. שאול העיד כי רשם בדו"ח את דברי הנאשמת בלא להזהיר קודם לכן. הוא שאל את הנאשמת איזה אור היה ברמזור והיא השיבה שאינה זוכרת (ת/18, פרו' - עמ' 62-63, עמ' 63, ש' 14).

עד התביעה רס"מ חגי דברת (להלן: "חגי")

29. חגי משמש כבוחן תנועה בלשכת הבוחנים שפלה.

חגי גבה את ההודעה הראשונה מהנאשמת ולאחר שנודע לו על מות המנוחה חקר שוב את הנאשמת, בעבירה של גרם מות ברשלנות. במענה לשאלת ב"כ הנאשמת האם הנהג מהנתיב האמצעי, מימין הנאשמת, שנכנס לצומת וחזר ברוורס יכול היה להסיח דעתו של נהג שבא משמאלו כמו הנאשמת, השיב: "נהג נוסע, קולט אינפורמציה מהשטח והוא מחויב לקלוט את הצומת שלפניו וכל מה שקורה. בזה נכלל חלק מזמן תגובה" (פרו' - עמ' 69, ש' 7).

עמוד 7



17-27, עמ' 70, ש' 23-24).

חגי בדק ומצא שאין תיעוד של התאונה ממצלמות תחנת הדלק הסמוכה (ת/21).

עד התביעה רב פקד אינג'ניר מרק שיר (להלן: "מרק")

30. מרק הינו מהנדס תנועה במחוז מרכז. הוא ערך דו"ח סיור הנדסי בזירת התאונה (ת/1). בסעיף 4 לחוות דעתו קבע את מסקנתו לפיה: "לא נמצא קשר ישיר בין גרם התאונה לתשתית הדרך" המלצתו היתה לחדש סימני צבע דהויים של מעבר חציה וקו עצירה (ת/1, סעיף 5, פרו' - עמ' 22, ש' 7-10). בעדותו חזר על כך שלא מצא קשר, ולו עקיף, בין הסימנים הדהויים לקורות התאונה (פרו' - עמ' 22, ש' 15-17).

למסקנות אלה, אותן מצאתי לקבל, אין השלכה של ממש על הסוגיות שבמחלוקת.

עד התביעה ד"ר צאלח אלדין מאהר (להלן: "ד"ר מאהר")

31. ד"ר מאהר מתמחה במערך הכירורגי בבית חולים ע"ש "אסף הרופא". בעת עדותו בפני לא זכר את האירוע והעיד על סמך המסמכים הרלוונטיים. ד"ר מאהר הוא הרופא שכתב את הודעת הפטירה של המנוחה. סיבת המוות שרשם הינה קריסה של מערכות הלב ומערכת הריאות כתוצאה מחבלת ראש קשה ביותר בעקבות תאונת דרכים ופגיעת ראש קשה (ת/22, פרו' - עמ' 73, ש' 10-21).

המנוחה התקבלה בתאריך 15.6.15 למיון כירורגי לאגף כללי וד"ר מאהר אישר כי בעת קבלתה לא נראו סימני התדרדרות נירוכירורגית (פרו' - עמ' 80, ש' 11-12). לאחר כשעה מקבלתה חלה התדרדרות במצבה והיא איבדה את הכרתה. לאחר מכן הועברה המנוחה למחלקה כירורגית להמשך טיפול, שם היתה מאושפזת עד לקביעת מותה ביום 16.6.15 בשעה 21:35 (פרו' - עמ' 75, ש' 6-9).

ד"ר מאהר פירט כי בבדיקת המנוחה אובחנו, בין השאר, שברים בעמוד השדרה בהם שבר משמעותי בעמוד שדרה צווארי, ודמם מוחי אקוטי. לאור הפרוגנוזה הקשה עודכנה המשפחה שהתערבות כירורגית לא תשפר את המצב (פרו' - עמ' 75, ש' 24 - עמ' 76, ש' 7).

לשאלת ב"כ הנאשמת אם היו מתערבים ניתוחית אולי היתה אפשרות להצילה השיב ד"ר מאהר כי זה אינו המקצוע שלו אלא של נירוכירורג (פרו' - עמ' 81, ש' 6-14). ד"ר מאהר שלל אפשרות לפיה סיבת המוות של המנוחה נעוצה בבעייתיות הכרוניות והשיב כי "קרוב לוודאי שלא". לרגישותה לפנצילין אין קשר לפטירה (פרו' - עמ' 82, ש' 19-32).

ד"ר מאהר העיד כי על פי ההדמיות שבוצעו, קריסת המערכות נבעה מתאונת דרכים עם חבלת ראש ודמם מוחי (פרו' - עמ' 20-22). הוא, כחלק מהצוות, נטל חלק בביקורי הרופאים הגם ששמו אינו מצוין שכן על פי המקובל נרשם בביקור הרופאים שמו של ראש הצוות. עוד אמר: "כחולה במחלקתי, מאושפזת, שקיבלתי משמרת, בתורנות שלי ונמצאת במחלקה שאני אחראי עליה זה אומר שעברתי על החולה והייתי אחד מהרופאים שבדקו אותה או בביקור בוקר או בביקור בצהריים..." (פרו' - עמ' 77, ש' 17-19, ש' 27).



32. ד"ר מאהר סיכם את דבריו: "מדברים על חולה מעל גיל 80 שנפגעה בתאונת דרכים קשה. כולל חבלת ראש, צוואר, חזה, לפי ההדמיות שבוצעו אחר כך. עם דמם מוחי קשה, עם לחץ על גזע המוח, עם לחץ על המיספרה שמאלית של המוח ועם שברים בעמוד שדרה צווארי ועמוד שדרה חזי. עם GCS3, שהפרוגנוזה שלו קשה ביותר, סביר להניח שהמוות של החולה הוא כתוצאה מכל האבחנות והחבלות שאמרתי". לדבריו, דו"ח הפטירה הינו מסקנה הנובעת מהטיפול במנוחה בעת אשפוזו: "זה תוצאה של כל הטיפולים, הדמיות ויועצים וסיכומים של כל הצוות הרפואי וצוות טראומה, אורתופד, כירורג ונירורכיורג" (ת/23, ת/24, פרו' - עמ' 78, ש' 25-26). דו"ח הפטירה מתבסס הן על חו"ד של רופאים אחרים והן על בדיקות שערך הצוות התורן, לזאת יש להוסיף את המצב שראה ד"ר מאהר בעת הפטירה, אשר אותה קבע בעצמו (פרו' - עמ' 79, ש' 1-4).

33. מצאתי לקבל את קביעתו של ד"ר מאהר באשר לסיבת מותה של המנוחה - פגיעות קשות שנגרמו בתאונת דרכים - ובכך לבסס את הקשר הסיבתי בין התאונה לפטירתה של המנוחה.

מדו"ח הפעולה עולה כי לאחר שחולצה מרכבה ע"י מכבי האש, פונתה המנוחה במצב קל לבית החולים "אסף הרופא" (ת/26). מקץ שעה מאשפוזו חלה התדרדרות דרמטית במצבה, היא איבדה את הכרתה ולמחרת נפטרה. בחומר הראיות שהוצג בפני לא מצאתי סיבה אחרת, לבד מזו שקבע ד"ר מאהר, שתסביר התדרדרות כה מהירה וקשה במצב המנוחה. ד"ר מאהר לא זכר את האירוע אך מהמסמכים שהוגשו על ידו, כמו גם מעדותו (ת/22, ת/23, ת/24, ת/25) עלה כי הוא עצמו קבע את מות המנוחה ולדבריו אף שימש חלק מהצוות שטיפל בה. ד"ר מאהר הבהיר כי מסקנתו הינה סיכום של חוות דעת, בדיקות, הדמיות ויועצים שניתנו על ידי מספר רופאים במספר תחומים.

מקובל עלי כי לצורך הטיפול וקביעת המוות נסמכים אנשי הצוות הרפואי איש על רעהו שכן לכל אחד מומחיות אחרת. ד"ר מאהר הינו כירורג, ומאחר שבין שאר פגיעותיה סבלה המנוחה מפגיעת ראש, התבסס ד"ר מאהר על מסקנות והמלצות הנירורכיורג בהקשר זה.

לאור עדות זו, ובהתחשב בכך שההגנה לא הביאה רופאים אחרים מטעמה החולקים על דברי ד"ר מאהר, לא מצאתי להטיל דופי במסקנתו לפיה המנוחה נפטרה מקריסת מערכות וחבלת ראש קשה כתוצאה מתאונת דרכים.

עוד אציין בהקשר זה, כי לאור התנגדות משפחת המנוחה לא בוצעה בגופתה נתיחה לאחר המוות (ת/11), עובדה אליה מתייחסת ההגנה ארוכות בסיכומיה (ס' 73-79 לסיכומי ההגנה). לאור מובהקות סיבת המוות במקרה דנן, מקובלת עלי עמדת הבוחן לפיה לא זה המקרה בו היה על המשטרה להורות על ניתוח הגופה תוך התעלמות מרצון המשפחה. המנוחה נפגעה בתאונת דרכים ופונתה מידית לבית החולים. לאחר שעה מעת אשפוזו התדרדר מצבה מאד והיא נפטרה למחרת. ברי כי המחלוקת העיקרית, כפי שהובנה ע"י המשטרה מיד עם חקירת הנאשמת עסקה בצבע המופע ברמזור ומשכך לא ראוי היה לסכל את רצון המשפחה רק מתוך חשש פן תועלנה בעתיד סוגיות שאינן נוגעות כלל למחלוקת האמיתית בתיק. משכך לא מצאתי כי העדר נתיחה במקרה זה מטיל ספק בקביעה כי קיים קשר סיבתי בין התאונה למוות.

עד התביעה מר עזרא לוי (להלן: "לוי")



34. לוי הינו מנהל חברה בשם "ר.ס. תעשיות" העוסקת במערכות בקרת תנועה לרבות רמזורים.

לבקשת הבוחן כתב לוי מכתב אודות תקינות הרמזורים הרלוונטיים לתאונה ובו כתב: "לא התקבלה פניה במוקד השירות...אין תקלה בצומת הנ"ל ב-15.6.15 (ת/27).

לוי הינו מהנדס אלקטרוניקה בהכשרתו ובעל ניסיון רב בתחום. הוא אינו עובד ציבור אך החברה אותה הוא מנהל עושה לדבריו את עבודת הרשות: "המשטרה פונה אלינו, לפעמים ביהמ"ש, בבקשה להבהיר דברים ואנו מבזבזים זמננו ועושים את העבודה" הוא נוהג להגיע לבתי משפט 20-30 פעמים בשנה לצורך מתן הסבר על אישור דוגמת ת/27 ששלח לבוחן (פרו' - עמ' 118).

35. לוי העיד כי מוקד השירות בחברה ממוחשב. כל הודעה שמתקבלת מדיווח אנושי בצומת הרלוונטית, נרשמת על ידי המוקד המאויש ואז באופן אוטומטי נשלחת הודעה לטכנאי שמאשר קבלת ההודעה ומדווח על הגעתו למקום, על התקלה ועל אופן טיפולו בה: "בתאריך הזה ובשעה הזו ובשעות שלפניו ואחריו אין שום הודעה לצומת המכבים-פריימן. זאת אומרת המוקד שלנו לא קיבל שום הודעה על תקלה ואף אחד לא תיקן תקלה בצומת הזה באותו יום" וכן: "אם היה תקלה בהכרח היה רקורד במערכת המחשוב שלי". מדובר במערכת העובדת באישור משרד התחבורה וכפופה לתקנים אירופאים (פרו' - עמ' 116, ש' 25 - עמ' 117, ש' 2, עמ' 119, ש' 17-27).

עוד העיד לוי כי: "אם התקלה ברמה בטיחותית, נניח אין אדום לכיוון מסוים או שזמני התחלופה של האורות ברמזור לא תקינים צומת עובר להבהוב באופן אוטומטי ובתוך המנגנון, המחשב של הצומת, יש לוג - היסטוריה של כל הקורה בצומת, ונרשמת שם שורה. תאריך, שעה, דקה, שניה, עשירית שניה" (פרו' - עמ' 117, ש' 3-8). יש במערכת מנגנון שמונע אפשרות שיהיה מופע ירוק לשני כיוונים יחד ובמידה ויש תקלה, הצומת עובר למצב הבהוב (פרו' - עמ' 120, ש' 19-27).

במידה ויש הפסקת חשמל, המחשב מגובה בבטריית ליטיום שתקפה ל-15 שנים והוא סוגר את הצומת בצורה מסודרת ורושם תקלה. העד אישר שיש שינויים במתח המערכת אך יש הגנות בכל מנגנון (פרו' - עמ' 123, ש' 29 - עמ' 124, ש' 4).

36. לוי העיד כי המסמך (ת/27) לפיו לא היתה תקלה בצומת במועד הרלוונטי מאושר על ידו בוודאות על אף שהוא אינו חתום בחתימתו האישית אלא רק באמצעות חותמת ועל אף שיתכן שהפקידה היא זו שהטביעה את החותמת: "המסמך לא חתום. אני אישית בדקתי את המסמך הזה ואני אומר לך שהוא במאה אחוז תקין וזה מה שבשטח" (פרו' - עמ' 118, ש' 28 - עמ' 119, ש' 2).

37. בנוגע לבדיקת תקינות המערכת, הגלאים, הזמזמים והלחצנים, העיד לוי כי: "אנו בודקים את כל המערכת של הרמזורים אחת לחודש בצורה קבועה...". לוי לא הציג מסמך המעיד על מועד הבדיקה ואמר: "מאשר שאני משוכנע לחלוטין שבחודש יוני נבדקו כל המערכות האלו. תאריך מדויק אני לא יודע" (פרו' - עמ' 121, ש' 13-22, עמ' 122, ש' 18-19).

38. לגבי בדיקת הרמזורים בשטח על ידי הבוחן העיד לוי כי לבוחן יש אפשרות לבדוק את מה שנראה לעין בצומת: "הוא יכול. יש זמנים לכל תכנית. אם ייקח שעון עצר שיש בכל טלפון סלולרי הוא יכול לבדק את הזמן בכל כיוון"



(פרו' - עמ' 121, ש' 30-31, עמ' 122, ש' 8-10).

39. לוי העיד כי אינו מקבל אפשרות של תקלה רגעית במערכת באופן שלא הוביל למופע צהוב מהבהב (פרו' - עמ' 127, ש' 3-5).

40. באשר לסוגיית תקינות הרמזורים הפנה התובע לשני פסקי דין של בית המשפט העליון הקובעים את הסטנדרט לקביעת תקינות:

א. רע"פ 4550/06, **עלי יונס נ' מדינת ישראל**, שם קבע כב' השופט ג'ובראן כדלקמן:

"אין חולקין, כי על המשיבה רובץ הנטל להוכיח את תקינותה של מערכת הרמזורים בהיותה מכשיר אלקטרוני, וזאת כפי שעולה מפרשת בראונשטיין. ואכן המאשימה עמדה בחובת ההוכחה הנדרשת ממנה כדלקמן: ראשית, המשיבה הוכיחה, כי למערכת הרמזורים נערכת בדיקה תקופתית של אחת לחודש באופן יזום. כמו כן, המשיבה הוכיחה שנערך רישום של תקלות במערכת הרמזורים ואולם לפי רישום לא נרשמו כל תקלות בעת התאונה. בנוסף, מערכת הרמזורים מתוכנתת לעבודה במצב של הבהוב צהוב בעת תקלה של ירוק צולב".

ב. ע"פ 287/13 **פלונית נ' מדינת ישראל**, שם קבעה כב' השופטת ברק - ארז כדלקמן:

"במישור העקרוני, אנו מבקשים להקדים ולדחות את הטענה שנסבה על כך ששיטת העבודה של מערכת הרמזורים בצומת לא הוכחה כדבעי. התביעה הגישה תעודת עובד ציבור הנוגעת לשיטת הפעלת הרמזורים וכן הביאה ראיות לכך שלא נרשמו תקלות הנוגעות להפעלתה. בנסיבות רגילות, זוהי הוכחה ברמה מספקת לצורת הוכחת תקינותה של מערכת הרמזורים. בהעדר אינדיקציה כלשהי המורה לכיוון ההפוך, ניתן להניח בעניין זה "חזקת תקינות" על בסיס הראיות שהובאו, כפי שנפסק בעבר גם לעניין תקינותן של מערכות אחרות, כדוגמת מכשירים לבדיקת מהירותם של כלי רכב...".

41. הנה כי כן מעדותו של לוי נלמד כי הדרישות המצוינות בפסיקתו של בית המשפט העליון באשר להוכחת תקינות רמזורים התקיימו במקרה דנן. ברמזורי הצומת מבוצע רישום של תקלות ולא דווחה כל תקלה ביום התאונה. כמו כן כנוהל שבשגרה נבדקת המערכת מדי חודש בחודשו.

התרשמתי כי מדובר בעדות מהימנה ומקצועית ונראה כי לוי הינו בר סמכא ומבין בתחומו. משכך קביעתי היא כי לא נפל פגם בתקינות מערכת הרמזורים ובתפקוד הרמזורים בצומת בעת התאונה.

עם זאת מצאתי להעיר כי הגם שהתרשמתי כי לוי הינו עד מהימן ובעל ניסיון ומצאתי ליתן אמון בדבריו ולאמץ את עדותו, נכון היה לו בחקירה שנסובה בעיקרה על מופע האור ברמזור, יצורף לחומר הראיות מסמך חתום על ידי העד הרלוונטי ובו ציון ממצאיו יחד עם מועד הבדיקה החודשית אשר בוצעה ברמזורים. כך תתבסס קביעת התקינות בנוסף על דברי העד גם על מסמך המאשר את ביצוע הבדיקה החודשית במועד המדויק בו בוצעה.

גרסת הנאשמת



42. ביום התאונה בשעה 13:40, בתחנת ראשל"צ, מלאה הנאשמת טופס הודעה על תאונת דרכים עם נפגעים שם כתבה: "למיטב זכרוני אני עברתי בירוק". בנפגעי הגוף רשמה את עצמה ואת דניאלה שיטבה לימינה ברכב (ת/16). בעדותה הסבירה כי היא לא יכלה לכתוב ובעלה כתב את שאמרה לו.

מהנאשמת נגבו שלוש הודעות.

43. חקירות הנאשמת במשטרה

א. הודעה ראשונה מיום 16.6.15 נגבתה לאחר שהנאשמת התייעצה עם עו"ד.

הנאשמת תיארה כיצד נהגה ברחוב דרך המכבים בנתיב השמאלי מבין שלושה נתיבים והתקרבה לצומת: "ראיתי אור ירוק, הסתכלתי ימינה ושמאלה ואז פתאום ראיתי את הרכב הזה מולי. אני זוכרת שניסיתי להזיז את ההגה ימינה כדי לברוח מהרכב וארעה התנגשות בין הרכב שלי לרכב שראיתי מולי.. " (ת/19, עמ' 2, ש' 6-9).

הנאשמת השיבה בחיוב על שאלת החוקר האם ראתה את הרמזור ואז נשאלה: "ומה היה האור ברמזור? והשיבה: "ירוק". לשאלה את בטוחה? השיבה: "כן".

החוקר הקשה ושאל כיצד אם כן בדיווח הראשוני במשטרת ראשל"צ אמרה כי למיטב זיכרונה עברה בירוק משמע אינה וודאית בעניין והשיבה: "הייתי כל כך מבולבלת וכל כך מפחדת, וככל שאני חושבת על זה, זה היה רק ירוק" וכן: "נכנסתי לצומת ממצב של נסיעה רצופה כי היה ירוק שהתקרבתי לצומת". בטויוטה הבחינה רק כאשר היתה הטויוטה בתוך הצומת (ת/19, עמ' 2, ש' 13-34).

בנוגע לעדי הראיה: נאמר לנאשמת כי עדי הראיה מעידים על כך שהטויוטה נכנסה לצומת באור ירוק ואילו היא הנאשמת נכנסה באור אדום. על כך השיבה כי נסעה באור ירוק ואין לה הסבר לדבריהם של עדי הראיה.

הנאשמת הביעה את צערה ואמרה כי היא מתפללת להחלמת המנוחה (ת/19, עמ' 3).

הנאשמת עצמה שברה את אצבעה (ת/19, עמ' 2, ש' 10-12).

ב. הודעה שנייה מיום 17.6.15 נגבתה לאחר שהנאשמת התייעצה עם עו"ד.

הנאשמת חזרה על כך שמופע הרמזור בכיוונה היה ירוק.

במענה לשאלה על המהירות בה נהגה, לא ידעה להשיב תשובה מדויקת והעריכה כי נכנסה לצומת במהירות של 40/50 קמ"ש (ת/20, עמ' 2).

ג. הודעה שלישית מיום 5.7.15

הנאשמת הביעה את צערה הרב על מות המנוחה.

חזרה על גרסתה כי עם כניסתה לצומת, המופע בכיוון נסיעתה היה ירוק: "ירוק מלא, לא מהבהב ולא כלום, ירוק מלא". לגרסתה אין שום אפשרות שנסעה באדום ואינה יודעת להסביר מדוע העדים אומרים אחרת

עמוד 12



(ת/14).

הנאשמת השיבה בשלילה לשאלת הבוחן: "יכול להיות שפשוט לא שמת לב לרמזור, התעסקת בטלפון או ברדיו או כל דבר אחר שהסיח את דעתך מהדרך?" (ת/14, עמ' 2).

עדות הנאשמת

44. הנאשמת, בת 43 בעת קרות התאונה, אם לשלושה ילדים, מזכירה רפואית מזה 20 שנה, עובדת כסגנית מנהל בשירות הלקוחות בשירותי בריאות כללית. לדבריה, טרם חקירתה במשטרה נועצה בעו"ד (פרו' - עמ' 128, ש' 21-24).

הנאשמת הכירה היטב את הצומת שכן היא נוסעת בו מידי יום (פרו' - עמ' 132, ש' 29). היא אישרה שמזג האוויר ביום התאונה היה נח והכביש היה יבש. היא אווזת ברישיון נהיגה משנת 1994 או 95 ומגדירה את עצמה כנהגת זהירה מאד (פרו' - עמ' 133, ש' 9-10, ש' 17-18).

לדבריה, מאז קרות התאונה, מזה שלוש שנים ותשעה חודשים, היא מנסה להיזכר מה היה באותו שבריר שניה והיא זוכרת שראתה אור ירוק ברמזור. בחקירה נגדית הוטח בה כי בחקירותיה עמדה על כך שעברה באור ירוק והשיבה: "למיטב זכרוני נסעתי בירוק".

הנאשמת סברה שהיה רכב אחד מימינה שהיה אף הוא בנסיעה אך אינה בטוחה בכך. היא מודעת לכך שהעדים עוז ושכטר העידו אחרת ואינה מתווכחת עם דבריהם. לדבריה, נהגה במהירות של 40/50 קמ"ש. מהירות נהיגתה לא נקבעה ע"י הבוחן אך בהקשר זה הטיח בה התובע כי העד שכטר אמר שהשברולט נכנסה במהירות לתוך הצומת, על כך השיבה ששכטר אינו יכול לדעת את המהירות בה נסעה (פרו' - עמ' 134, ש' 16-22, עמ' 135). עוד הטיח בה התובע כי העד עוז אמר ששמע "רעש מנוע בריא" דבר המצביע, כך התובע, על מהירותה. הנאשמת השיבה כי היא אינה מבינה בענין (פרו' - עמ' 136, ש' 2-7).

45. בחקירתה הנגדית נשאלה הנאשמת על הפער בין העדויות ומסקנות הבוחן מהן עולה כי נכנסה לצומת באור אדום לבין גרסתה לפיה נסעה בירוק. התובע הטיח בה כי כלל הראיות מצביעות על כניסתה לצומת באור אדום ביוזעין. שעה שהנאשמת העידה בפני ניכר שהיא מצרה צער רב על התאונה. ראשית בשל חיי המנוחה בה פגעה ושנית בשל חייה שלה שנהפכו על פיהם מאז התאונה.

מהדברים שאמרה ניתן ללמוד ולהסיק גם לגבי היסוד הנפשי שיש ליחס לה. הנאשמת התמידה בדבריה כי לא היתה לה שום סיבה להיכנס לצומת באור אדום לבד העובדה שראתה מופע ירוק. מצאתי לצטט מקצת מדבריה: "...למה אכנס ברמזור אדום? אני מנסה להבין כל הזמן מה קרה באותו זמן. עדים אומרים כך. מנסה לחשוב. להבין. יכול להיות שנסעתי באדום? לא זוכרת מופע כזה. רק ירוק. לא אדום. נשבעת לך. אני לא נכנסת באדום. אני לא עושה דברים כאלה. אני לא יכולה להתווכח עם העדים. אם הייתי יודעת לענות על זה לא הייתי צריכה טיפולים וכדורים. אני לא מחפשת להיות חפה מפשע. מי שקפחה פה את החיים שלה. אני מתה חיה בגלל זה. אני רוצה שיתנו לי משהו כדי שהנפש שלי תתרפא. אני צריכה לחיות מבה. הילדים שלי סובלים מזה. הלוואי והייתי מתה במקומה. אני לא רוצה להתחמק מהדין. אני רוצה שיענישו אותי (בוכה). אני לא יכולה לסבול את החיים ככה. הילדים צריכים



ללכת לטיפול. אני חיה מתה...אני לא מחפשת להיות חפה מפשע. אני אצטרך לחיות עם זה כל החיים. אני לא מתאבלת על ההורים שלי כמו שאני מתאבלת עליה. זה לא משהו שאתה יכול לחיות איתו...הייתי מוכנה ללכת במקומה ולא לעבור מסכת ייסורים כזו. אני נגמרת בכל המשפט הזה. זה מה שאני זוכרת. אם הייתי רואה אדום - למה להיכנס? ישבת שעות עם הפסיכולוגית ומנסה להבין מה עבר באותו זמן במח. אני לא כזאת. קשה לי. אני לא רוצה להתווכח עם העדים. לא מחפשת להתייפף. זה מה שראיתי... וכן: "אם הייתי נוסעת באדום הייתי אומרת את האמת כי בלי האמת אני לא יכולה לחיות. אין מצב שראיתי אדום ואני נכנסת באדום. הלוואי והייתי יודעת להסביר. נשבעת שראיתי ירוק. יש עדים. יש הכול. אבל זה מה שראיתי. עובדתית מבחינתי. למה שאכנס באדום?" (פרו' - עמ' 136, ש' 137-136).

עדת ההגנה דניאלה גלעדי (להלן: "דניאלה")

46. חברתה של הנאשמת, דניאלה, נחקרה במשטרה (ת/28) וכן העידה בפני. לדבריה, ישבה לימין הנאשמת בעת התאונה. בעת הנסיעה היתה עסוקה בניירת וסידרה מסמכים כך שלא ראתה את ההתנגשות ואף לא ראתה אם הנאשמת נכנסה לצומת ממצב עצירה או נסיעה: "תוך כדי נסיעה שומעת את חגית צועקת 'ו' יו אמא'לה. צעקה. אני מרימה את הראש וחוטפת 'בופ' לפרצוף...הפניתי את ראשי לחגית. היא נכנסה לרעד שבחיים לא ראיתי דבר כזה...אני רואה אותה מתמוטטת".

דניאלה הוסיפה ותיארה כי לאחר יומיים ביקרה את הנאשמת בביתה: "פשוט שבר כלי. חיבקה אותי ואומרת רק תגידי את האמת. נסעתי באדום? אמרתי לה - לא ראיתי כלום. אומרת, ואם הייתי נוסעת באדום היית אומרת שנסעתי באדום - אמרתי לה כן. פה נסתיימה השיחה..." (פרו' - עמ' 138). דניאלה חשה במכה בבטנה מהחגורה, איבדה למספר שניות את נשימתה ומאוחר יותר פנתה באופן עצמאי לבית חולים לאחר שהרגישה לחץ בצוואר ובכתף השמאלית (ת/28, ש' 9-6).

דין והכרעה

47. בניתוח הראיות עומדים להכרעה שני נושאים עיקריים. האחד עובדתי - האם נכנסה הנאשמת לצומת כשמופע הרמזור לכיוונה אדום ובכך גרמה לתאונה. באם התשובה על שאלה זו תענה בחיוב או אז יעלה להכרעה הנושא השני, המשפטי - איזו עבירה עולה ומתבססת מתוך הראיות. הריגה או גרם מוות ברשלנות. היסוד העובדתי בעבירת ההריגה זהה לזה שבעבירת גרימת מוות ברשלנות. עצם ההתנהגות האסורה וקיומו של קשר סיבתי בינה לבין קורות המוות.

באשר ליסוד הנפשי - הריגה הינה עבירה הדורשת "מחשבה פלילית", היינו הוכחת יסוד נפשי של מודעות לתוצאה ופזיזות - קלות דעת לכל הפחות - כלפי אפשרות התרחשותה של התוצאה הקטלנית, זאת במובחן ממצב של רשלנות גרידא. השאלה אם כן הינה, האם נהגה הנאשמת בקלות דעת בהיכנסה לצומת כלומר הבחינה במופע הרמזור האדום ולמרות זאת נכנסה לצומת או שמא עשתה כן מתוך הסח הדעת.

היסוד העובדתי

48. הראיות מתבססות בעיקרן על עדותם של שני עדי הראיה שכטר ועוז. שכטר ישב במונית בכיוון נסיעת הנאשמת וראה בבהירות את הנאשמת נכנסת בנסיעה רציפה לצומת כאשר מופע הרמזור בכיוונה ובכיוונו מורה



אדום. התאונה התרחשה בצהרי יום, במזג אויר נח. מיקומו של שכטר כפי שהעידו הן הוא עצמו והן הבוחן אפשר לו זווית ראייה ברורה לצומת ולרמזור המורה אדום, בכיוון נסיעת הנאשמת. מילים אחרות, לא היתה סיבה שמנעה משכטר לקלוט היטב את המתרחש ממש מול עיניו.

למהימנותו של שכטר התייחסתי כאשר פרטתי את עדותו ואין לי אלא לשוב ולציין כי דבריו מהימנים עליי ומצאתי להתבסס עליהם בהכרעתי זו. העד הנוסף, עוז, שאף בדבריו מצאתי ליתן אמון כפי שכתבתי לעיל, עמד מאחורי המנוחה לפני הכניסה לצומת כשמופע הרמזור בכיוונו אדום. עוז הבחין במופע הרמזור המתחלף לירוק, ובמנוחה שהחלה לגלוש באטיות קדימה לתוך הצומת. הוא ראה את הנאשמת נוהגת בנסיעה רציפה לתוך הצומת ומתנגשת בטויוטה.

49. מסקנת הבוחן לסיבת התאונה, כפי שכתב בדו"ח הבוחן וכפי שהעיד בפני, הינה כניסת הנאשמת לצומת כשמופע הרמזור בכיוונה אדום זאת שעה שהמנוחה נכנסה לצומת באור ירוק. הבוחן ביסס מסקנתו בעיקר על דברי עדי הראיה. באשר לתקינות הרמזורים העיד לוי, מנהל חברת "ר.ס. תעשיות" העוסקת במערכות בקרת תנועה ורמזורים והבהיר כי לא היו תקלות ברמזורי הצומת ביום התאונה. בחלק הדן בעדותו פירטתי את קביעתו של בית המשפט העליון באשר לסטנדרט הנדרש להוכחת תקינות רמזור. מעדותו של לוי נלמד כי הרמזורים בצומת עמדו בסטנדרט הנדרש ולא נמצאה בהם כל תקלה ביום התאונה, כפי שפורט לעיל.

50. משך מופע הרמזור האדום - סעיף זה משמעותי הן לדיון בחלק העובדתי והן לנפשי. על פי מסקנת הבוחן, המופע ברמזור בעת האימפקט נמשך לכל הפחות 7.5 שניות. הבוחן ערך חישוב ואף העיד עליו כפי שפרטתי לעיל. ההגנה בסיכומיה הרחיבה בעניין במטרה לשלול את מסקנת הבוחן לגבי פרק הזמן שקבע. הבוחן העיד כי לצורך קביעתו את זמן האימפקט השתמש בעדויות המעורבים, בדבריהם על המיקומים והכיוונים, ובנוסף השתמש בחומר מקצועי ובתכנית הרמזורים. בעניין זה מצאתי לקבל את עמדת ההגנה. איני סבורה כי במקרה זה ניתן לבסס את זמן המופע ברמזור על עדות העדים בשטח עד כדי דיוק ברמה של שניה או שתיים, הגם שלעמדת המאשימה, לשניות אלה השלכות מרחיקות לכת לחובת הנאשמת, ויש בהן, בין השאר, כדי לתרום לביסוס הרשעתה בעבירת ההריגה. משסבורה אני כי יש ספק בקביעה זו הרי הוא צריך להיזקק לטובת הנאשמת.

בנוסף מקובלת עלי טענת ההגנה כי לאחר התאונה הורתה המשטרה על פינוי כלי הרכב והשיבה את התנועה לסדרה ואילו הבוחן הגיע לצומת רק למחרת. בנסיבות אלה ניתן לקבל את טענת ההגנה כי קיימת אפשרות שממצאים מסוימים אבדו והם מקשים עתה על ההגנה בנקודה זו.

למען הסר ספק אציין כי במקרה דנן, לאור התרשמותי מהנאשמת וממכלול הראיות, הרי שגם לו ניתן היה לקבוע באופן חד משמעי את זמן המופע האדום ברמזור עובר לכניסתה לצומת, ולהעמידו על 7.5 שניות, לא היה בנתון זה כשלעצמו כדי להצביע על פיזיותה של הנאשמת. צודק ב"כ הנאשמת בטענתו כי נתון זה יכול להעיד על היפוך הדברים, היינו על הסחת דעת דווקא שכן חרף פרק זמן זה עדיין לא הבחינה הנאשמת באור המורה אדום בכיוונה.

51. לדברי הנאשמת, נהיגתה זהירה תמיד, היא אם לשלושה ילדים ואף פעם אינה "משתוללת" בכבישים. בקלטת חקירתה (ת/15) ניתן לצפות בה חוזרת ועומדת על כך שנכנסה לצומת באור ירוק מלא, לא מהבהב.



עוד אמרה כי היתה מרוכזת בנסיעה ודעתה לא הוסחה. בעדותה שבה וטענה כי ראתה אור ירוק ושללה נחרצות את האפשרות שראתה מופע של אור אדום ולמרות זאת בחרה להיכנס לצומת באומרה: "למה שאכנס באדום?"

52. לגבי מהירות נסיעת הנאשמת - המהירות המותרת במקום היתה 70 קמ"ש. הנאשמת העידה כי נהגה במהירות של 40/50 קמ"ש. שכטר לא ידע לאמוד את מהירותה: "אני לא יודע אם נסעה על 20 או 60 קמ"ש אבל בוודאי לא על 5 קמ"ש, ועוז העיד כי שמע "רעש מנוע בריא". באין נתון קונקרטי מבוסס או תמיכה נוספת הקובעת את מהירות נסיעת הנאשמת מצאתי לקבל את הערכתה כי עובר לתאונה היתה מהירות נסיעתה 40/50 קמ"ש.

53. לעניין הקשר הסיבתי בין התאונה למוות טענה ההגנה כי קיים ספק באם מות המנוחה נגרם כתוצאה מהתאונה.

את דבריה אלה תמכה בדבריו של ד"ר מאהר כי "סביר להניח" שמות המנוחה נגרם מהחבלות שנגרמו בתאונה ובדבריו כי אינו זוכר את האירוע ומתבסס על האסמכתאות שבפניו אף שלא הוא ערך את הבדיקות למנוחה, פרט לא.ק.ג. שקבע את מותה. בעניין סיבת המוות דנתי בסעיף הדן בעדותו של ד"ר מאהר. אשוב ואציין כי המסקנה העולה מדברי ד"ר מאהר כי מות המנוחה הינו תוצאה של החבלות שנגרמו לה בתאונת הדרכים מתיישבת היטב עם נסיבות אירוע זה - אובדן הכרה בתום שעה מהתאונה ופטירה בערב שלמחרת. ההגנה לא הביאה עדים שיסתרו את דברי ד"ר מאהר. ולפיכך מסקנתי היא כי התאונה היא שהביאה לתוצאה המצערת.

מקובלים עליי דברי המאשימה בסיכומיה לתחולתו הרחבה של סעיף 309 לחוק, על כל המשתמע מכך (ס' 61 לסיכומי התביעה).

54. סיכומם של דברים, נוכח המארג הראיתי שנפרש בפניי מצאתי לדחות את גרסת הנאשמת ככל שהדברים נוגעים למופע הרמזור בכיוונה. כנגד גרסת הנאשמת ניצבות ועומדות עדויותיהם של שכטר ועוז אשר ראו את הנאשמת נכנסת לצומת בנסיעה רציפה, על פי שכטר כשמופע הרמזור בכיוון נסיעתה מורה בבירור אדום ועל פי עוז כשמופע הרמזור בכיוון נסיעת המנוחה מורה בבירור ירוק. לכך יש להוסיף את מסקנות הבוחן אשר לא נסתרו ע"י ההגנה שלא הביאה כל מומחה מטעמה, וכן את עדותו של לוי אודות תקינות הרמזור ביום התאונה וקיומו של מנגנון המונע אפשרות של מופע ירוק בשני הכיוונים.

לפיכך, קביעתי היא כי הנאשמת נכנסה לצומת בנסיעה רציפה כשמופע הרמזור בכיוונה אדום. משקבעתי כי קיים קשר סיבתי בין מעשיה לבין מות המנוחה הרי שהיסוד העובדתי הנדרש הן לעבירת ההריגה והן לעבירת גרם מוות ברשלנות מתקיים.

היסוד הנפשי

55. בחלק העובדתי קבעתי כי הנאשמת נכנסה לצומת כאשר מופע הרמזור בכיוונה אדום ופגעה במנוחה אשר נפטרה כתוצאה מפגיעה זו.

נותרה במחלוקת שאלת קיומו של היסוד הנפשי הנדרש. דהיינו, האם צודקת המאשימה בטענתה כי יש לייחס



לנאשמת מחשבה פלילית מסוג פזיזות שהינה מיסודות עבירת ההריגה. אם התשובה לשאלה זו שלילית יהיה צורך לבחון האם כניסת הנאשמת לצומת באור אדום ברשלנות יסודה.

56. על אף שלא קבלתי את גרסת הנאשמת באשר לדרך התרחשות התאונה הקטלנית הרי עדיין מוטל על התביעה להוכיח ברף ההוכחה הנדרש בפלילים את היסוד הנפשי הנדרש לעבירת ההריגה, בה היא מבקשת להרשיע- פזיזות.

בע"פ 3158/00 **אוהד מגדיש נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו] (15.11.00) נקבע כי אחת הדרכים להוכחת יסוד נפשי היא הסתמכות על "חזקת מודעות" שמשמעה, מודעותו של האדם באופן טבעי להתנהגותו ולתוצאות הטבעיות הנובעות מהתנהגותו. עם זאת מדובר בחזקה עובדתית המבוססת על ניסיון החיים ומוסקת מהנסיבות הקונקרטיות של המקרה העומד לדיון. הפרכת חזקה זו יכולה להיעשות על ידי שקילתו של מכלול הראיות שהובאו בפני בית המשפט, זאת גם אם בית המשפט אינו מקבל את גרסתו של הנאשם בדבר דרך התרחשות התאונה הקטלנית (סעיף 93 לפסק הדין).

57. הדעת נותנת וכך גם הפסיקה שלהלן כי לא די ברכיב העובדתי, היינו הכניסה לצומת באור אדום, כדי לבסס הרשעה בהריגה ועל התביעה לבסס את היסוד הנפשי.

בת"פ (ת"א) 547/89 **מדינת ישראל נ' יהושע גנון** [פורסם בנבו] נקבע כדלקמן:

"10. בצדק טען הסניגור, שלא בכל מקרה בו נגרמת תאונת דרכים קטלנית בידי נהג אשר לא ציית לרמזור אדום מתחייבת בהכרח המסקנה, שלהתנהגותו הרשלנית נילוה מצב נפשי של פזיזות. את הלוח-נפשו של נהג החוצה צומת ברמזור אדום, וגורם עקב כך לקיפוח חיי אדם, מוטל על בית המשפט לקבוע, בכל מקרה נתון, על פי כלל הראיות והנסיבות הנפרשות בפניו. החזקה הראייתית, הכורכת בין החומרה שבאי - ציות לרמזור אדום ולבין קיומה של פזיזות, ניתנת, כמובן, לסתירה: ואם עולה מן הראיות, כי היסוד הנפשי של פזיזות - אף שהוא אופייני להתנהגות הפיסית - לא התקיים, או ספק אם התקיים בנאשם העומד לדיון, יזכה בית המשפט מעבירת הריגה וירשיענו בעבירה של גרימת - מוות, שהיסוד הנפשי הנדרש להשלמתה הוא רשלנות גרידא. על אפשרות מעין זו הצביע השופט ויתקון בדברים הבאים (מתוך ע"פ 77/77 אליהו נ' מדינת ישראל [3], בעמ' 682) [פורסם בנבו] עליהם הסתמך הסניגור המלומד לתמיכת טענתו:

"אי - ציות זה הוא מהדברים המסוכנים ביותר שנהג עלול להתחייב בהם, ולכל אחד צריך להיות ברור שהוא מסכן בנהיגה כזאת את שלומם של הבריות. אף על פי כן לא הייתי אומר שכל מקרה של הריגת אדם עקב כניסה לצומת בניגוד לאור שברמזור, דינו מוכרח להיות לפי סעיף 212. עלולים להיות מקרים שהאור נתחלף לאדום ברגע האחרון והנהג לא היה ער די צרכו ולא התכוון כדבעי לצורך לעצור לפני הצומת. זה כשלעצמו דבר חמור, וחוסר ערנות מסוג זה ייחשב לרשלנות במשמעות סעיף 218, אך לאו דווקא לפזיזות במשמעות סעיף 212".

58. לצורך הוכחת הרכיב הנפשי מוטל על התביעה להוכיח, את דרישת סעיף 20 (א) לחוק העונשין, "מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות ולאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה".

המודעות הנדרשת היא מודעות בפועל, היינו יש להוכיח שלנאשמת שבפנינו באופן סובייקטיבי היתה מודעות לרכיבים הנדרשים.



שנית על התביעה להוכיח את היסוד הנפשי כדרישת סעיף 20 (א) (2) לחוק העונשין - פזיזות באחת מאלה:

א. אדישות - בשוויון נפש לאפשרות גרימת התוצאות האמורות.

ב. קלות דעת - בנטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאות האמורות, מתוך תקווה להצליח למנען.

59. המאשימה טענה כי הנאשמת ביצעה את המיוחס לה מתוך מודעות מלאה ובקלות דעת, היינו תוך נטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאות, ומתוך תקווה למנען. בסיכומיה טענה כי הנאשמת צפתה וידעה שאם תיכנס לצומת במהירות רציפה, תוך חציית רמזור אדום, עלולים להיפגע חיי אדם אולם היא היתה קלת דעת לאפשרות הזאת. את עמדתה תמכה המאשימה בגרסת הנאשמת ששללה בחקירתה פעולה מתוך היסח הדעת (סעיפים 101-104 לסיכומי התביעה).

המאשימה מנתה בסיכומיה פרמטרים נוספים אשר לטענתה יש בהצטברותם אינדיקציה איתנה להוכחת מודעות הנאשמת. במסגרת פרמטרים אלה ציינה התביעה את מקצועה של הנאשמת ויום עבודתה הקצר (06:50-13:30); עבודתה שאינה עבודה פיזית; היכרותה את הצומת; המרחק ממקום עבודתה - 7 דקות בלבד; מגוריה בבית דגן הסמוכה לראשל"צ ולמקום העבודה; היות הנאשמת עם אדם נוסף, דניאלה; מזג האוויר הנאה; העדר בעיות ראייה או עיוורון צבעים (סעיף 83 לסיכומי התביעה).

60. באשר לפרמטרים התומכים בפזיזות הנאשמת אותם ציינה המאשימה בסיכומיה, כפי שפרטתי לעיל, הרי שלא מצאתי כי יש בהם חיזוק להוכחת היסוד הנפשי של פזיזות. היכרות הנאשמת את הצומת, יום עבודתה הקצר ומיקום הצומת ביחס למקום עבודתה וביתה אינם מנטרלים באופן חד משמעי רשלנות והסחת דעת. מילים אחרות גם אדם הנוסע בקביעות במקום מסוים יכול להיתפס לרגע של הסחת דעת.

61. מגרסת המאשימה נובע כי משלא אמרה הנאשמת במילים מפורשות כי פעלה מתוך היסח הדעת, הרי שהאלטרנטיבה האוטומטית הינה כי פעלה תוך מחשבה פלילית - פזיזות.

המאשימה קיבלה את דברי הנאשמת כי לא פעלה מתוך היסח דעת אך לא קיבלה את דבריה כי לא נכנסה לצומת באור אדום בידועין ומתוך קלות דעת.

62. אשר לי - לא אוכל לקבל את מסקנות המאשימה. הגם שהנאשמת לא השתמשה בביטוי "היסח הדעת" ואף שללה פוזיטיבית כי נסעה באור אדום כתוצאה מהיסח הדעת, הרי מצאתי כי יש לגזור מהראיות בכללותן לרבות גרסתה, וההתרשמות ממנה בעת עדותה, כי כניסתה לצומת באור אדום ארעה מתוך היסח הדעת.

63. הנאשמת העידה בפני וסיפרה בכאב רב על שארע. לאור דבריה והתרשמותי ממנה, לא נותר בליבי כל ספק כי פעלה מתוך היסח הדעת, וכי לא הבחינה במופע האדום בכיוון נסיעתה. התרשמתי מעדותה באופן שתמך וביסס את מסקנתי כי לא זה המקרה בו נלקח סיכון בכניסה לצומת מתוך מודעות למופע של אור אדום ברמזור, או במילים אחרות לנאשמת זו לא היתה מודעות לקיומו של אור אדום בכיוון נסיעתה בעת כניסתה לצומת.

הנאשמת התקרבה לצומת במהירות המותרת, והמשיכה בנסיעה רציפה לתוכו. פרט לציון עובדה זו לא נפרשה בפני כל אינדיקציה לכך שהנאשמת נכנסה לצומת באור אדום בידועין. לא הוצגה בפני כל ראיה מספקת כי הנאשמת האיצה את מהירות נסיעתה בצומת או בכניסה לה, לא הוכח כי נהגה במהירות מופרזת, או התקיימו בה יסודות



אחרים המשליכים על עבירת ההריגה. ההסתמכות, כמעשה המאשימה, על דברי הנאשמת באומרה שאין המדובר בהיסח הדעת, אין בה לבדה כדי לבסס את היסוד הנפשי הנדרש לעבירת ההריגה. הנאשמת אכן אמרה כי לא נכנסה לצומת מתוך היסח הדעת אך גם אמרה שלא נכנסה לצומת באור אדום תוך מודעות לכך ובחוסר אכפתיות לתוצאות. מצאתי ליתן אמון מלא בגרסתה כי לא נכנסה לצומת ביודעין כשמופע הרמזור מורה לה אדום.

64. הבוחן העיד כי בחקירתו השלישית מצא לחקור את הנאשמת בעבירה של הריגה שכן אז התווסף הנתון של מופע אדום ארוך, לפחות 7.5 שניות עד ההתנגשות. כפי שצינתי מעלה, אני סבורה כי מספר השניות הוכח ברמה הנדרשת בפלילים אך גם לו היה מתקבל על ידי הרי שלא מצאתי שיש בו כדי להוכיח ברמת ההוכחה הנדרשת את מודעות הנאשמת לכניסתה לצומת באור אדום דווקא אלא שיש בו, בנסיבות מקרה זה, כדי להעיד על רשלנותה ועל היסח דעתה. כניסתה לצומת באור אדום היתה יכולה לגרום נזק גם לנאשמת עצמה. אין המדובר בצומת נטוש אלא בצומת פעיל בצהרי היום, הנאשמת היתה מסתכנת בפגיעה בה עצמה ובחברתה שישבה לצידה לו היתה נכנסת ביודעין לצומת באור אדום, התנהגות זו אינה אופיינית לאדם מן הישוב כפי שהתרשמתי מנאשמת זו.

65. מהימנות הנאשמת - הגם שדחיתי את גרסת הנאשמת לפיה נכנסה לצומת באור ירוק הרי שכאמור מצאתי כי כניסתה לצומת באור אדום נבעה מתוך היסח הדעת. התרשמתי מכנות עדותה בספרה על עוצמת הצער והסבל שהינם מנת חלקה היומיומית מאז קרות התאונה ומצערה על אובדן חיי המנוחה. במהלך עדותה התרשמתי כי הליכותיה הינן כשל אדם מן הישוב. היא חזרה שוב ושוב על כך שאין כל סיבה שהיתה נכנסת לצומת באור אדום ביודעין וחזרה מספר פעמים על כך שאינה מנסה להתחמק מעונש ואף אמרה בבכי כי היא חפצה בעונש.

66. עדת ההגנה דניאלה, אשר ישבה לצד הנאשמת ברכב היתה שקועה בעיון במסמכיה ולא הבחינה בצבע המופע ברמזור. עם זאת העידה דניאלה כי תוך כדי נסיעה שמעה את הנאשמת צועקת: "יו יו אמאל'ה" ולאחר התאונה רעדה הנאשמת באופן קיצוני. עדות זו ממחישה היטב את אלמנט ההפתעה שחוותה הנאשמת שעה שהבחינה בטוויטה בצומת. הנאשמת לא היתה ערוכה נפשית לכניסה של רכב אחר שכן סברה כי היא נוסעת כשאור ירוק בכיוון נסיתה ולא צפויה לה כל פגיעה. תגובתה מעידה על הפתעה מוחלטת ועל חוסר מודעות לכניסתה לצומת באור אדום.

67. בנסיבות שתוארו לעיל, שעה שהנאשמת נהגה בנסיעה רציפה לצומת במופע אור אדום וללא אינדיקציה מוכחת נוספת המצביעה על מודעותה ופזיזותה, לא מצאתי שדי בראיות שהוצגו בפניי כדי לגבש, מעבר לכל ספק סביר, את היסוד הנפשי הנדרש להרשעה בעבירת ההריגה - פזיזות. תיאור האירוע כפי שעלה מן הראיות מתיישב עם הסחת דעת. לפיכך, לא מצאתי להרשיעה בעבירת ההריגה שיוחסה לה בכתב האישום.

68. בפסיקה האחרונה שיצאה תחת ידו של בית המשפט העליון, ע"פ 10152/17, **מדינת ישראל נ' ראמי ח'טיב** [פורסם בנבו] דחה בית המשפט העליון פה אחד את ערעור המדינה והשאיר על כנה את הרשעת בית המשפט המחוזי בעבירה של גרם מוות ברשלנות. בצטטו מפסה"ד של בית המשפט המחוזי קבע כב' השופט מזוז כך: " ואולם, ביחס ליסוד הנפשי, קבע בית המשפט כי 'בכניסת הנאשם בנסיעה רצופה לתוך הצומת במופע אור אדום, זה כשלעצמו אינו מוכיח מעבר לכל ספק סביר את היסוד הנפשי הצריך לעניינו ולפיו, קם אצל הנאשם יסוד נפשי מסוג פזיזות בין אם באדישות ובין אם בקלות דעת'. בית המשפט הדגיש כי לא הובאה



בפניו כל אינדיקציה ראייתית לכך שהמשיב נכנס לצומת באור אדום ביודעין או אינדיקציה אחרת ממנה נלמד בפסיקה על יסוד נפשי של פזיזות, כגון שהמשיב ניסה "לגנוב" רמזור או כי המשיב האץ את מהירות נסיעתו בצומת או נהג במהירות מופרזת, או עשה מעשה אחר המצביע על היסוד הנפשי הנדרש בעבירת ההריגה. בית המשפט ציין כי סקירת הפסיקה הרלבנטית במקרים דומים ואחרים מלמדת, כי במקרים בהם היתה הרשעה בעבירת ההריגה היתה אינדיקציה ראייתית נוספת שהיה בה כדי ללמד על גיבוש היסוד הנפשי מסוג פזיזות - אינדיקציה ראייתית נוספת כזו אינה קיימת בענייננו".

גרם מוות ברשלנות

69. סעיף 304 לחוק העונשין קובע: "הגורם ברשלנות למותו של אדם, דינו - מאסר שלוש שנים".

היסוד העובדתי בעבירה זו זהה לזה של עבירת ההריגה. כפי שקבעתי, מצאתי כי הנאשמת נכנסה לצומת כאשר מופע הרמזור בכיוונה אדום.

באשר ליסוד הנפשי: "רשלנות מבטאת יסוד נפשי של 'אי מודעות' כלפי רכיבי היסוד העובדתי של העבירה, מקום שאדם מן היישוב היה מודע להן" וכן: "תנאי חיוני לקיומה של רשלנות הינו, אפוא, שאצל 'אדם מן היישוב' היתה מתקיימת 'מודעות' באותן נסיבות שבהן היא נעדרה אצל העברין" (השופט יעקב קדמי, הדין בפלילים, חלק ראשון, עמוד 218).

אין צורך להכביר מילים וניתן לקבוע ברמת הוודאות הנדרשת בפלילים כי ברי במקרה זה כי הנאשמת לקתה בנהיגה רשלנית הסוטה מרמת ההתנהגות המצופה מנהג בכביש, באשר נכנסה לצומת בלא להבחין שמופע הרמזור בכיוונה מורה לה "אדום".

70. עבירת גרם המוות ברשלנות לא יוחסה לנאשמת בכתב האישום אך אשמתה הוכחה בפני וניתנה לה הזדמנות סבירה להתגונן, כהוראת סעיף 184 לחסד"פ. הראיות איתן התמודדה הנאשמת משותפות במקרה זה לשתי העבירות - הריגה וגרם מוות ברשלנות - כך שמדובר באותו מסד עובדתי. מכיוון שכך יכול בית המשפט לעשות שימוש בסמכותו ולהרשיע נאשם בעבירה שאשמתו בה נתגלתה מהעובדות שהוכחו בפניו, כפי שמצאתי לנכון לעשות במקרה זה.

71. לנאשמת יוחסה בכתב האישום עבירה נוספת של נהיגה בקלות ראש הגורמת חבלה של ממש. הנאשמת נכנסה לצומת באור אדום, גרמה לתאונה שכתוצאה ממנה נגרם לה, שבר גלילי באצבע שלישית ולדניאלה נגרם מכאוב בגב התחתון ובצווארה, כפי שמסרו בעדותן במשטרה. מצאתי כאמור כי נהיגת של הנאשמת ברשלנות יסודה ובכך התגבשה עבירה נוספת, נהיגה רשלנית הגורמת חבלה של ממש והוכחה כנדרש מעבר לכל ספק סביר.

סוף דבר

72. אשר על כן ולאור האמור לעיל, שוכנעתי כי לא התקיימו יסודות עבירת ההריגה המיוחסת לנאשמת בכתב האישום ולפיכך אני מזכה אותה מעבירה זו ותחת זאת הנני מרשיעה אותה בעבירה של גרם מוות ברשלנות - עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין.



עוד באתי לכלל מסקנה כי הוכחה מעבר לכל ספק סביר עבירה של נהיגה רשלנית הגורמת חבלה של ממש -
עבירה לפי סעיפים 2)62 (2) ו-38(3) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] ומשכך הנני מרשיעה את הנאשמת גם בעבירה
ז.

ניתנה היום, ט"ו סיוון תשע"ט, 18 יוני 2019, במעמד ב"כ המאשימה עו"ד שחף קליימן שמעוני, הנאשמת וב"כ עו"ד
טימסית.