



גמ"ר 7634/02/20 - מדינת ישראל - פרקליטות מחוז דרום שלוחת לכיש נגד דוד שאול

בית משפט השלום לתעבורה באשדוד

גמ"ר 7634-02-20 מדינת ישראל נ' שאול
בפני כבוד השופטת, סגנית הנשיא נועה חקלאי

בעניין: מדינת ישראל - פרקליטות מחוז דרום שלוחת
לכיש

המאשימה

נגד

דוד שאול

הנאשם

נוכחים:

ב"כ המאשימה - עו"ד ביטון ומתחמה מר רוני מרטן

הנאשם בעצמו

ב"כ הנאשם - עו"ד רון בן שבת ממשרד עו"ד אורון

הכרעת דין

בהתאם למצוות סעיף 182 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב] תשמ"ב 1982, (להלן - החסד"פ") אני מודיעה כי זיכיתי את הנאשם מהעבירות המיוחסות לו בכתב האישום, וזאת מחמת הספק.

כתב האישום

1. כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירה של גרימת מוות ברשלנות בניגוד לסעיף 64 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), תשכ"א-1961 (להלן - "פקודת התעבורה") ועבירה של אי מתן זכות קדימה להולך רגל במעבר חצייה בניגוד לתקנה 67 (א) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961. (להלן - "תקנות התעבורה").

על פי עובדות כתב האישום, ביום 12.11.2019, נהג הנאשם ברכב תוצרת פורד, התקרב למעגל התנועה ברחוב העצמאות, לכיוון הצומת עם רחוב האדמונית בקריית גת. באותה העת חצה הולך הרגל מר סניקוב ולדיסלב ז"ל

עמוד 1



(להלן: המנוח) את הכביש במעבר חצייה משמאל לימין, כיוון נסיעת הנאשם. בצאתו ממעגל התנועה לא נתן הנאשם זכות קדימה למנוח אשר חצה את הכביש במעבר החצייה ופגע בו עם חזית רכבו.

כתוצאה מהתאונה, נחבט המנוח מחלקו הקדמי של הרכב, הוטל על הכביש לפני הרכב ונחבל חבלות קשות. המנוח הובהל לבית החולים ברזילי באשקלון כשהוא סובל משבר בחוליה וסימני חבלה בפניו, מצבו התדרדר וכ-5 שעות לאחר התאונה נפטר בבית החולים.

עוד נטען בכתב האישום כי התאונה, על תוצאותיה הקטלניות, נגרמה בשל רשלנות הנאשם בכך שלא הבחין בהולך הרגל אשר חצה את הכביש במעבר חצייה ובכך שלא נתן לו זכות קדימה, לא אפשר לו לחצות בבטחה, לא שינה את אופן נהיגתו ובמיוחד לא האט את מהירות נסיעתו כמתחייב עד כדי עצירה. נטען כי הנאשם לא נהג כפי שנדרש מן היישוב בנסיבות העניין.

2. הנאשם בתשובתו לכתב האישום כפר במיוחס לו, הודה בנהיגה, ציין שאין טענת אליבי וכפר בקשר הסיבתי בין התאונה למוות.

לאור כפירת הנאשם, נשמעו ראיות בתיק.

מטעם המאשימה העידו הבוחן טל חיים ברכה (ע"ת 1), ד"ר סואיב קוקאס (ע"ת 2), ד"ר סיגלינקוב יורי (ע"ת 3), ד"ר זלן אבי (ע"ת 4), והוגשו מסמכים, חוות דעת וסרטונים.

מטעם ההגנה העידו הנאשם, המומחה גדי וייסמן (ע"ת 2), ד"ר סוקולוב רוסלן (ע"ת 3), ד"ר רוברטו אריאולה (ע"ת 4) וד"ר גדעון שושני (ע"ת 5) והוגשו חוות דעת ומסמכים שונים.

טיעוני הצדדים

3. המאשימה בסיכומיה ביקשה להרשיע את הנאשם, טענה שהעובדה שהנאשם נתן מענה לא מפורט מהווה חיזוק לראיות התביעה, טענה שהוכח כי התאונה נגרמה בשל רשלנותו של הנאשם וכי המנוח מצא את מותו כתוצאה מהפגיעה בתאונה. לדברי המאשימה, גם אם התנהלותו של המנוח בבית החולים הביאה להחמרה במצבו הרפואי, ואף אם יכול ולא היה מוצא את מותו אילו היה משתף פעולה עם רופאיו, אין בהתנהלותו של המנוח בבית החולים כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין רשלנות הנאשם לבין מות המנוח.

4. ההגנה בסיכומיה ביקשה לזכות את הנאשם. לדבריה לא הוכחו נסיבות התאונה: אין נתונים ביחס לאופן חצית המנוח את הכביש, לקצב חצייתו את הכביש, למהירות נסיעת רכב הנאשם, למהירות בה התאונה נמנעת, לא הוכח מתי יכול היה הנאשם להבחין במנוח והאם התאונה נמנעת. על כן טענה ההגנה כי לא הוכחה רשלנותו של הנאשם. עוד נטען כי התנהגותו של המנוח בבית החולים, והאופן בו הפריע לרופאיו להעניק לו טיפול רפואי,



הביאה להחמרה במצבו ובסופו של יום הביאה למותו, שכן, אילו היה משתף פעולה יכול ומותו היה נמנע. לאור האמור, לשיטת ההגנה לא ניתן ליחס לנאשם אחריות לגרימת מותו של המנוח.

המחלוקת בין הצדדים

5. למעשה המחלוקת בין הצדדים היא בשני עניינים:

האחד - האם הנאשם נהג ברשלנות והאם רשלנותו היא הגורם לתאונה.

השני - האם נותק הקשר הסיבתי בין התאונה למותו של המנוח, עקב אופן התנהגותו של המנוח בבית החולים.

דין

המטריה המשפטית

6. סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז 1977 (להלן - "חוק העונשין") מגדיר את העבירה של גרימת מוות ברשלנות.

7. סעיף 64 לפקודת התעבורה מגדיר את המקרה הספציפי של גרימת מות ברשלנות תוך שימוש ברכב.

8. לצורך הוכחת העבירה של גרימת מוות ברשלנות, יש לבחון את התקיימות יסודות עוולת הרשלנות בנזיקין, קרי: חובת זהירות (מושגית וקונקרטית), הפרת חובת הזהירות- התרשלנות, נזק וקשר סיבתי בין ההתרשלנות לנזק. (ראו למשל ע"פ 186/80 יערי ואח' נ' מדינת ישראל (21.9.80); ע"פ 35/52 רוטנשטריך נ' היועץ המשפטי (12/02/53); ע"פ 47/56 מלכה נ' היועץ המשפטי (24/10/56), ע"פ 119/93 ג'יסון לורנס נ' מדינת ישראל (30.6.94).

9. במישור הפלילי יש להחמיר בקביעת רמת הזהירות הנדרשת, כמו גם במידת הסטייה ממנה ביחס למקובל בעוולת הרשלנות במישור האזרחי.

ראו בעניין זה את דברי בית המשפט העליון ברע"פ 1007/05 מדינת ישראל נ' בוחבוט (1.9.08):

"במישור הפלילי, יש להחמיר בקביעת רמת הזהירות הנדרשת, כמו גם במידת הסטייה ממנה, ביחס למקובל בעוולת הרשלנות במישור האזרחי. אף שמושגי יסוד מדין הרשלנות האזרחי מנחים לצורך קביעת היקף החובה והסטייה ממנה במישור הפלילי, הערכים המוגנים בשני המישורים אינם זהים....השוני העיקרי, בין רמת הזהירות הגבוהה הנדרשת בתחום הפלילי ביחס לזו הנדרשת במישור האזרחי קשור במידת הסטיגמה המוסרית הנלווית להרשעת אדם בפלילים, שאינה אופיינית למישור



האזרחי. ... לטעם זה נלוות גם ההכרה כי עבירות הרשלנות בפלילים הן חריג לכלל לפיו הרשעת אדם בפלילים מחייבת קיומה של מחשבה פלילית, הנעדרת במצב של רשלנות. אופייה של הרשלנות כחריג לאחריות בפלילים, וחולשת היסוד הנפשי האופיינית לעבירה זו מחייבים כי היא תתבסס על יסוד מוצק בתחום העובדתי-אובייקטיבי (פרופ' מ' קרמניצר "על הרשלנות בפלילים: יסוד נפשי, יסוד עובדתי, או שניהם גם יחד" משפטים כד, 71, 84, 89).

ראו גם עפ"ת (חיפה) 24027-10-14 ולדימיר פוצ'קוב נ' מדינת ישראל (24.11.14).

10. סעיף 21 לחוק העונשין קובע מהי רשלנות.

ביום 4.8.2016, נכנס לתוקפו תיקון 126 לחוק העונשין במסגרתו תוקן סעיף 21(א)(2) לחוק העונשין (ס"ח תשע"ו מס' 2571, מיום 4.8.2016 עמ' 1140).

הנוסח הקודם של סעיף 21 (א)(2) היה:

21(א) "רשלנות - אי מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות או לאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה, כשאדם מן היישוב יכול היה, בנסיבות הענין, להיות מודע לאותו פרט, ובלבד -

(2) **שאפשרות גרימת התוצאה לא היתה בגדר הסיכון הסביר**."

הנוסח הנוכחי, לאחר התיקון בחוק הוא:

(2) **שבעבירה שעם פרטיה נמנית תוצאה שנגרמה על ידי המעשה או סכנה העלולה להיגרם בשלו - העושה נטל סיכון בלתי סביר להתרחשות התוצאה או לגרימת הסכנה כאמור**."

בדברי ההסבר לתיקון 126 לחוק העונשין (ה"ח הממשלה, תשע"ו מס' 972, מיום 16.11.15 בעמ' 168) נאמר, בין היתר, כך:

"מוצע לתקן את סעיף 21 לחוק בשני עניינים מרכזיים: ראשית, מוצע לנסח את התנאי של יצירת סיכון בלתי סביר כתנאי לקיומה של הרשלנות, הקבוע בסעיף 21(א)(2) לחוק, על דרך החיוב. התנאי האמור, המנוסח היום על דרך השלילה, נקבע בחוק העונשין (תיקון מס' 39)(חלק מקדמי וחלק כללי), התשנ"ד-1994 (ס"ח התשנ"ד, עמ' 348), אך לא קיבל ביטוי מספיק ביישומו של סעיף 21 לחוק בידי בתי המשפט. **התיקון המוצע נועד להדגיש תנאי זה, כדי להביא לשינוי הרף הנורמטיבי הקיים, באופן שהאחריות ברשלנות תוטל רק במצבים שבהם דבק בהתנהגות העושה אשם חמור יותר המצדיק נקיטת הליכים פליליים**. שנית, מוצע לקבוע במפורש שהתנאי האמור של יצירת סיכון בלתי סביר יחול גם על עבירות התנהגות, ולא רק על עבירות תוצאה..."

11. התיקון בנוסחו של סעיף 21(א)(2) לחוק העונשין, מבטא, לטעמי, את הצורך להחמיר בקביעת רמת הזהירות



הנדרשת עת מטילים אחריות במישור הפלילי.

עם זאת, כפי שבית המשפט העליון קבע במפורש, ישנם היבטים בעניין תיקון 126 לחוק העונשין ופרשנותו הראויה שעדיין טעונים ליבון [רע"פ 6716/17 מירז נ' מדינת ישראל (10.4.18)].

12. לאחר תיקון החוק, בתי המשפט כבר נדרשו לשאלה מהו סיכון בלתי סביר.

ראו בעניין זה דברי בית המשפט המחוזי בע"פ (ת"א) 38835-08-16 רונן מירז נ' מדינת ישראל (5.7.17):

"באשר לשאלה מהו סיכון בלתי סביר, נפנה להגדרתה של חובת הזהירות הקונקרטית מימים ימימה (הרבה לפני כניסת התיקון לתוקף). סיכון בלתי סביר הוא אותו סיכון **"שהחברה רואה אותה במידת חומרה יתרה באופן שהיא דורשת כי ינקטו אמצעי זהירות סבירים למונעו. ...לא כל סיכון הוא גם סיכון שיש למונעו"**. ע"פ 7193/04 יקירביץ נ' מ"י (פורסם ביום 30.4.2007).

נדגיש בהקשר זה כי גם לפי דברי ההסבר לתיקון, הכוונה לא היתה להגדרה חדשה של חובת הזהירות אלא להביא לכך שהסיכון הבלתי סביר יתפוס נפח מתאים בשיקולי בית המשפט:

"... התנאי המנוסח היום על דרך השלילה נקבע בחוק העונשין... אך לא קיבל ביטוי מספיק בישומו של סעיף 21 לחוק בידי בתי המשפט".

(ראה הצעת החוק עמ' 168). הנה כי כן, לא הגדרה חדשה כי אם רצון להביא למתן ביטוי מספיק בישום סעיף ע"י בתי המשפט. (ההדגשות במקור - נ.ח.)

ראו גם עפ"ת (י-ם) 41847-08-18 יוסף כהן נ' מדינת ישראל (25.12.18)

13. חובותיו של נהג כלפי הולך רגל אשר חוצה את הכביש במעבר חצייה הוסדרו בתקנות התעבורה, בין היתר, בתקנות 51, 52(6) ו-67(א) לתקנות התעבורה.

תקנה 51 לתקנות התעבורה קובעת:

"לא ינהג אדם רכב אלא במהירות סבירה בהתחשב בכל הנסיבות ובתנאי הדרך והתנועה בה, באופן שיקיים בידו את השליטה המוחלטת ברכב".

תקנה 52 לתקנות התעבורה קובעת:

"בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב נוהג רכב להאיט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך או לרכוש, לרבות רכבו הוא, ובמיוחד במקרים אלה:
(1) ...

(6) בהתקרבו למעבר חציה;

תקנה 67 (א) לתקנות התעבורה קובעת:

"נוהג רכב המתקרב למעבר חציה, והולכי רגל חוצים במעבר, יאפשר להם להשלים את החציה



בבטחה ואם יש צורך בכך יעצור את רכבו לשם כך."

14. על נהג המתקרב למעבר חצייה חלה חובת זהירות מוגברת - **אך אין זו חובה מוחלטת.**

בית המשפט העליון עסק רבות בסוגיית חובות נהג אשר מתקרב עם רכבו למעבר חצייה.

כך בע"פ 558/97 רבקה מלניק נ' מדינת ישראל (3.5.98) קבע כב' הש' אור, כי יש אף לצפות שהולך רגל ינסה לחצות את הכביש, שלא יהיה ער לרכב מתקרב, ואף שיתרשל.

בע"פ 8827/01 ישראל שטרייזנט נ' מדינת ישראל (13.7.03), קבע כב' הש' חשין, כי חובת הציפיות קיימת גם כאשר הנעשה ליד מעבר החצייה מוסתר, וגם כאשר מקצת ממעבר החצייה מוסתר, בין בשל רכב החונה ליד מעבר החצייה, בין בשל רכבים אחרים הנוסעים לפניו והמונעים ממנו מראות את הנעשה במעבר החצייה, חובה לצפות כי באותו "שטח מת" ימצא הולך רגל.

בבג"צ 8150/13 דליה כרסנטי נ' פרקליטות המדינה - המחלקה הפלילית (6.8.14), התייחס כב' הש' הנדל לדבריו של כב' הש' חשין בעניין שטרייזנט וקבע:

"אמרה זו אינה קובעת אחריות גורפת ואבסולוטית על נהג המגיע למעבר חצייה, ועדיין על בית המשפט לבחון כל מקרה לגופו, בהתאם לנסיבות הקונקרטיות...

ניתן אפוא להצביע על שני כללים גדולים בכגון דא שאינם סותרים זה את זה.

הכלל הראשון הוא כי על נהג המתקרב למעבר חצייה מוטלת אחריות מוגברת. זהו השטח של הולך הרגל. אכן, גם על הולך הרגל חלים כללים בהגיעו לשטח זה, אך על השולט בכלי בעל-כוח קטלני מוטלת האחריות, הראשונה במעלה, לנהוג בזהירות. אחריות זו כוללת, על-פי הפסיקה, חובה לצפות, במידה זו או אחרת, את האפשרות כי הולך הרגל עלול להתרשל - כך במיוחד כלפי קבוצות אוכלוסייה ממוקדות כגון ילדים וקשישים...

הכלל השני הוא כי **האחריות אינה מוחלטת**. אין עסקין באחריות קפידה. העבירה היא גרם מוות ברשלנות. טרם מורשע נאשם בעבירה כזו, על התביעה להוכיח שלשה מרכיבים: **התרשלות, גרימת מוות, וקשר סיבתי משפטי ועובדתי ביניהן**". (ההדגשות לא במקור-נ.ח.)

ראו גם עפ"ת (נצרת) 28434-05-13 איתי ברזל נ' מדינת ישראל (23/10/2013) :

"קביעה קטגורית זו של בית המשפט קמא ולפיה, מקום בו נהג המערער ברכב, לא הבחין בהולכת רגל שחצתה על מעבר חצייה, פגע בה וגרם למותה, מבלי הצורך להידרש להוכחת כל אחד מיסודות עבירת הרשלנות ברף ההוכחה הנדרש בפלילים, עומדת היא בניגוד לדין ולפסיקה. אין בעצם הפגיעה במנוחה שחצתה על מעבר חצייה, אשר גרמה למותה, כדי לגבש קטגורית את אחריות הנהג הפוגע, בפלילים. עדיין עומדת למשיבה החובה להוכיח את כל אחד מיסודות עבירת הרשלנות בנטל ההוכחה הנדרש בפלילים והשאלה היא האם צלחה המשיבה בהוכחה הנדרשת...

השאלה היא, מה צריך ומה יכול היה המערער לעשות על מנת למנוע את התאונה, ובהינתן, כי לא יכול היה לעשות דבר, או למצער, התביעה לא הוכיחה מה יכול היה לעשות, אזי יזוכה המערער. ...

על המשיבה להוכיח אפוא, כי הפגיעה במנוחה הייתה יכולה להימנע ולהוכיח באופן פוזיטיבי כיצד הייתה יכולה התאונה להימנע. רק אם מגיעים למסקנה חישובית ולפיה, התאונה הייתה



יכולה להימנע ובאילו תנאים יכולה הייתה להימנע, כי אז היה ניתן לקבוע, כי המערער חרג מתנאי ההתנהגות הנדרשים וכי התגבשו בעניינו יסודות עבירת ה"רשלנות" ולפיכך, יש להרשיעו בפלילים....

משכך אפוא, קביעתו השיפוטית של בית המשפט קמא ולפיה כל מקרה של פגיעה בהולכת רגל על מעבר חצייה, למעט מצב בו זו "צנחה מהשמיים", מהווה מניה וביה, רשלנות של הנהג הפוגע, הינה קביעה שגויה, שלא ניתן להותירה על כנה. (ההדגשות לא במקור-נ.ח.)

התשתית הראייתית בעניינו של הנאשם

התעלמות מהראיה הטובה ביותר: סרטוני מצלמות "מוקד רואה"

15. אקדים ואומר שהתשתית הראייתית שהציגה המאשימה בתיק זה היא דלה מאוד. הדלות נובעת בין היתר מכך שהיחידה החוקרת התעלמה לחלוטין מסרטוני מצלמות האבטחה שתיעדו חלקים מאירוע התאונה.

16. חוקר ז"ט יואב דהן ערך מזכר (ת/24) בו ציין כי ביום 13.11.19 (למחרת התאונה) ניגש ל"מוקד רואה" בקרית גת להוריד סרטונים שקלטו חלקים מהאירוע. הקבצים הועתקו על ידו, נצרבו לדיסק ונמסרו לבוחן המטפל. הדיסק עם הסרטונים הוגש לעיוני (ת/23).

הגם שהדיסק עם הסרטונים נמסר לבוחן המטפל למחרת התאונה, לא מצאתי כל התייחסות בחומר החקירה לסרטונים אלו: לא בדוח הבוחן, לא במזכרים, לא בשחזור שבוצע ולא בכל דרך אחרת. לא הוגש לעיוני דוח צפיה, ואין כל אינדיקציה לכך שהיחידה החוקרת צפתה בסרטונים.

ההתעלמות מהסרטונים מעוררת תמיהה ממש.

בסרטונים חומר חקירה רב שלכאורה יכול היה לשפוך אור על נסיבות התאונה.

הבוחן המשטרתי (ע"ת 1) העיד בבית המשפט וטען כי לא בוצעו חישובים משום שחסרים המון נתונים (עמ' 10 ש' 12).

על פניו, לאחר שצפיתי בסרטונים, עולה הרושם כי במאמץ חקירתי סביר ניתן היה לחלץ מתוך הסרטונים חלק לא מבוטל מהנתונים החסרים, הדרושים לצורך חקירה ראויה של התאונה.

17. בסרטונים שמספרם 1.105 ו- 1.110 קלטו מצלמות "מוקד רואה" את רכבו של הנאשם עוד לפני הכניסה לכיכר ותיעדו את הרכב עד ליציאתו מהכיכר.



ניתן לראות בדיוק רב את מסלול נסיעתו של רכב הנאשם עד התאונה.

צפיתי בסרטונים בהילוך איטי, ועל פניו התרשמתי כי ניתן היה לחלץ מתוך הסרטונים את מהירות נסיעתו של הנאשם במהלך כל נסיעתו בכיכר, ניתן היה לבחון אם אכן האט מהירותו בהתקרבו למעבר החציה, ונדמה כי היה ניתן לבצע שחזור הולכת הרכב לאחור, שכן ניתן מהסרטונים לראות בכל שלב, בחלקיקי שניות, היכן נמצא הרכב.

ניתן לראות בסרטונים, כשעל השעון השעה 5:59:13 כי הולך רגל (לא המנוח) חצה את הכביש במעבר החציה בכניסה למעגל התנועה, לפני רכבו של הנאשם, כפי שהעיד הנאשם בבית המשפט (עמ' 18 ש' 29-30). עם זאת, הנאשם לא היה בעצירה עת חצה הולך הרגל הנ"ל את הכביש, ולהתרשמותי גם לא בגלישה של 3-4 קמ"ש כפי שהעיד, להערכתי ניתן היה לחלץ את מהירות נסיעתו מתוך הסרטונים- אך הדבר לא נעשה. או לכל הפחות לא הוצג בפני כל ניסיון לעשות כן.

18. הנאשם טען כי בלם לפני מעבר החציה. לא הבחנתי בסרטון באורות בלימה, להבדיל מכלי רכב אחרים שחלפו במקום, אשר ביחס אליהם כן ניתן היה להבחין באורות אחוריים דולקים (עם זאת, היה כלי רכב נוסף שחלף ולא ניתן היה להבחין באור האחורי), יכול וניתן היה לערוך ניסוי ולבחון אם כאשר הנאשם היה עם הרגל על דושת הבלם, כפי שהעיד, מצלמות האבטחה קולטות את אורות הבלם, דבר שלא נעשה.

19. הנאשם טען כי סנוור על ידי אוטובוס שיצא מהתחנה והגיע ממולו. בסרטון שמספרו 1.104, ניתן היה להבחין באוטובוס הנ"ל של חברת דן תעבורה. האוטובוס עמד בתחנה שניות ארוכות. כשעל השעון השעה 5:59:06 ניתן היה להבחין שהאוטובוס מתחיל לנוע מעט קדימה. בשעה 5:59:14 ניתן היה להבחין שהאוטובוס סוטה שמאלה על מנת להשתלב בנתיב. בשלב זה עולה הרושם כי אכן חזית האוטובוס נמצאת בדיוק מול לחזית רכבו של הנאשם, כשהמרחק ביניהם קטן, ובערך בשעה 5:59:16 מתרחשת התאונה. את מועד התאונה ניתן להסיק מכך שרכב הנאשם הפסיק את תנועתו.

יכול וניתן היה לחלץ את מספר הרישוי של האוטובוס, מתוך הסרטון.

בוודאי ניתן היה לפנות לחברת האוטובוסים, לברר את זהותו של הנהג ולגבות ממנו עדות.

על פי הסרטונים, האוטובוס נעצר בכניסה לכיכר, לאחר שיצא מהתחנה והשתלב בתנועה, עצירה אשר מותרת את הרושם כי נהג האוטובוס הבחין בתאונה שהתרחשה לנגד עיניו. יכול והיה בידי נהג האוטובוס לשפוף אור על אופן חציית המנוח את מעבר החציה, על מקום עמידתו בטרם חצה, על קצב החציה, על משך הזמן שהיה חשוף לעיני הנאשם.

שניות בודדות אחרי התאונה חלפה במקום מונית שהגיעה אף היא מהכיוון ממנו הגיע האוטובוס. יכול וגם נהג המונית ראה את האירוע. יכול והיה מקום לגבות גם ממנו עדות.



20. בסרטון 1.104, אם מסתכלים בתווך שבין שני עמודי הבטון הכי שמאליים, ניתן להבחין כי בין השעה 5:58:59 לשעה 5:59:03 חולף במקום הולך רגל, אשר נע מכיוון המדרכה שבתחנה המרכזית, לכיוון אחת מתחנות האוטובוס ובחלוף כ- 3 שניות נעלם מעין המצלמה. איני יודעת אם עסקינן במנוח, אך להתרשמותי יכול וזה הוא (נדמה כי ניתן להבחין בעקמת קלה באופן עמידתו, יכול ובני משפחתו היו מזהים אותו, יכול וניתן היה לזהותו על פי פרטי לבוש). יכול וניתן היה לחלץ מהצילום את מהירות הליכתו של המנוח, ככל ואכן זה הוא, שכן היה גלוי כ- 3 שניות עד שנעלם מעין המצלמה. כאמור, יכול וזה לא הולך הרגל המנוח - אך הדבר לא נבדק.

21. בכל הסרטונים מצויינת השעה - כך שניתן היה לבצע שחזור מדויק של הגעת רכב הנאשם מצד אחד, ונסיעת האוטובוס ממולו, ולבחון את קיומו של הסנור ואת השפעתו. שחזור שמבוסס על נתוני אמת, ולא שחזור כפי שנעשה שמבוסס כולו על ספקולציות של נאשם שעבר אירוע טראומתי, וכל נתון שיספק הוא מן הסתם נתון שאינו מדויק, (ולא בשל חוסר יושר, אלא בשל העדר יכולת של אדם לדייק ברמה של חלקי שניות וחלקי מטרים את אשר קלט בחושיו במהלך אותו אירוע טראומתי).

22. כאמור, הסרטונים לא זכו לכל התייחסות, עד כי נדמה כי איש לא צפה בהם.

23. הגם שהסרטונים הוגשו לבית המשפט, אין זה תפקידו של בית המשפט, בשלב הכרעת הדין, לחלץ נתונים מתוך הסרטונים, וליתן להם פירוש. בית המשפט אינו עד מומחה בתיק, אינו יכול לבצע שחזור על סמך הנתונים או לחקור עדי ראיה פוטנציאליים, פעולות אלו אמורות היו להתבצע בידי הבוחן המשטרתי.

לא הוכחה רשלנות הנאשם

24. בכתב האישום נטען כי התרשלות הנאשם התבטאה בכך שהתקרב למעבר החציה מבלי ששם ליבו אל הנעשה על מעבר החציה ובקרבתו, לא הבחין בהולך הרגל שחצה את הכביש, לא נתן לו זכות קדימה ולא אפשר השלמת החציה בבטחה, לא האט את מהירות נסיעתו כמתחייב עד כדי עצירה ולא התנהג כפי שאדם מן הישוב היה מתנהג בנסיבות העניין.

לא הוכח שניתן היה להבחין בהולך הרגל שחצה את הכביש

25. לא הוצגו בפני ראיות שיש בהן כדי לשפוך אור על אופן חציית המנוח את הכביש, על קצב חצייתו, על מרחק החציה, על מיקומו בעת האימפקט, על משך הזמן בו היה גלוי לעין הנהגים שהגיעו מכיוון נסיעת הנאשם.

26. הבוחן המשטרתי (ע"ת 1) אישר שאינו יודע כיצד חצה הולך הרגל את הכביש עד התאונה, כשנשאל אם הוא יכול לשלול שהמנוח חצה בריקוד טנגו או ריקוד אחר העיד שאינו יכול לקבוע את האופן בו חצה המנוח את הכביש (עמ' 7, שורות 13-18).



כל שהבוחן ידע לומר לגבי מרחק החציה הוא: "קבעתי שמינימום החציה הוא חצי רכב, 85 ס"מ, למינימום זה יש להוסיף מרחק מהירידה לכביש ועד למיקום הרכב בתוך הנתיב" (עמ' 10 ש' 15-16).

27. הבוחן העיד כי ניתן להבחין באדם העומד על אי התנועה לפני מעבר החציה ממרחק של 100 מ' (עמ' 11 ש' 17-22).

הבוחן ערך ניסוי שדה ראיה והעמיד הולך רגל על המדרכה ליד מעבר החציה וקבע שניתן להבחין בהולך רגל עוד בשלב שהרכב נכנס למעגל התנועה, כי אין מגבלת שדה ראייה (עמ' 6, שורות 2, 13-16, 25-29).

אלא שכאמור, אין כל אינדיקציה לכך שהמנוח עמד במקום בו עמד הולך הרגל שהשתתף בניסוי, ובוודאי שאין כל אינדיקציה לכך שהמנוח עמד שם שניות ארוכות עוד כשרכבו של הנאשם היה לפני מעגל התנועה, בשונה מבעת ביצוע הניסוי.

סנוור הנאשם והשלכותיו על יכולתו להבחין במנוח

28. הנאשם, כבר בזירת התאונה טען כי סנוור מאורות של אוטובוס שהגיע ממולו. הדברים תועדו בדוח הפעולה שערך השוטר דורני (ת/21).

הנאשם חזר על הטענה כי סנוור גם בעדותו בבית המשפט (עמ' 19, שורות 7-12).

טענתו של הנאשם כי סנוור לא נסתרה בחקירה נגדית, ואף קיבלה חיזוקים מניסויים שערכו הן הבוחן (ע"ת 1) והן מומחה ההגנה (ע"ה 2).

מצאתי ליתן אמון בגרסתו בכל הנוגע לכך כי סנוור.

29. הבוחן המשטרתי ערך ניסוי לצורך בחינת השלכות הסנוור.

הנאשם לא שיתף פעולה בשלב זה של החקירה, זאת על פי עצת בא כוחו, משום שהשחזור לא תואם עם ההגנה - ולא ניתנה ההזדמנות למומחה ההגנה להשתתף בשחזור.

הבוחן המשטרתי אישר שב"כ הנאשם התקשר אליו ביום השחזור וביקש לדחות את השחזור אך הוא סירב שכן לדבריו הוא כבר תיאר את סגירת הכביש, דיווח לעירייה, פתח אירוע במשל"ט והקפיץ בוחן נוסף במיוחד למקום (עמ' 8 שורות 7-24). לדבריו: "אני לא מחוייב לחכות לאף נציג מטעם הנהג. הנהג היה פיזית במקום ויכול היה להסביר את טענותיו, לא רצה וביקש לא להשתתף" (עמ' 8, שורות 29-30).

הנאשם בעדותו הסביר כי בא כוחו אמר לו שצריך שיבצעו השחזור כשמומחה ההגנה יהיה איתם במקום (עמ' 23, שורה 26 עד עמ' 24, שורה 2). לדבריו, הוא לא העיר לבוחן שהשחזור לא תקין משום שסבר שיוזמן פעם נוספת לשחזור עם בוחן התנועה מטעמו (עמ' 25, שורה 14-21). לשאלה למה הוא לא ביקש שחזור נוסף השיב שאינו



יודע, שזו לא העבודה שלו, שהוא עדכן את עורך הדין שלו (עמ' 26, שורות 8-10).

בהעדר שיתוף פעולה של הנאשם בעת השחזור, בוצע השחזור על סמך הגרסה שמסר הנאשם בהודעתו בחקירה ועל פי הנתונים שסיפק שם (עמ' 7 שורה 29- עמ' 8 שורה 6).

30. הגם שהנאשם לא שיתף פעולה כאמור, ניתן היה לבצע את השחזור בדיוק רב, אילו הבוחן היה צופה בסרטוני מצלמת "מוקד רואה", ומבצע את השחזור על סמך נתוני האמת שתועדו בסרטונים ולא על סמך הערכות שסיפק הנאשם בהודעתו.

31. השחזור כפי שנערך אינו מדויק, שכן בוצע כשהאוטובוס בעמידה בתחנה, בעוד בסרטון ממצלמות "מוקד רואה" (סרטון 1.104 בשעה 5:59:14) ניתן להבחין כי האוטובוס כבר היה בנסיעה, בזווית. מה גם שהשחזור נערך כאשר הולך הרגל עומד באופן קבוע על שפת המדרכה במשך שניות ארוכות, נתון שלא בהכרח התקיים בזמן אמת.

הנאשם העיד שהשחזור לא רלוונטי שכן האוטובוס שסנור היה הרבה יותר קרוב למעגל התנועה ולא במקום בו הוצב בעת השחזור, והוא היה בתנועה. (עמ' 28, שורות 10-13).

32. הבוחן המשטרתי אישר כי **על פי הניסוי שביצע יש סנור שמסתיר את הולך הרגל לזמן קצר**. הוא לא מדד את משך זמן הסנור, אך ציין כי מדובר בזמן רגעי וקצר וזאת כאשר הרכב נמצא קרוב מאוד למעבר החצייה (עמ' 5, שורות 28-33).

הבוחן לא תירגם את משך הסינוור לזמן מדויק. לדבריו, הדברים מופיעים בסרטון המתעד את הניסוי.

כשנשאל: "לא כתבת, אמרת רגעי ואתה אומר לשופטת לכי תחפשי מה זה רגעי. מדוע לא תרגמת את הרגע לזמן?" השיב: "לא בוצע" (עמ' 9 ש' 18-20).

כמובן שאין לבית המשפט את הכלים לחלץ בעצמו, מתוך הסרטון המתעד את הניסוי, את משך זמן הסנור, מה גם שממילא משך זמן הסינוור שחוזה הבוחן בעת השחזור, הוא בין היתר פונקציה של מהירות נסיעתו, ולא הוצגו כל נתונים ביחס למהירות בה נסע הרכב המשטרתי בעת שסנור. פעולות חקירה אלו צריכות להעשות על ידי הבוחן ולא על ידי בית המשפט.

33. הבוחן (ע"ת 1) אישר שמבחינה פיזיולוגית לוקח לאדם זמן להתעשת מהסנור. הוא לא ערך חישובים בעניין זה שכן לדבריו: "כשאתה מתקרב למעבר חציה ואתה מסנור ולא רואה עליך לעצור ולא להמשיך בנסיעה. אם אתה מתקרב למעבר חציה כאשר אתה מסנור אתה אמור לבלום בלימת חירום" (עמ' 9, שורות 26-28).



עם זאת, בהמשך עדותו אישר: "אני לא חקרתי את הנאשם, כפי שהוא טען בחקירה הוא שם רגל על הברקס כדי להאט ובלם. זו התנהגות סבירה לנהג שלא רואה משהו הוא בולם ועוצר. זו התנהגות סבירה ביותר" (עמ' 10, שורות 5-7).

34. כך הסביר הנאשם את הדברים: "כשאתה מקבל סינוור ואתה עם רגל על הברקס, זה לא עובד כך. במהירות נמוכה, אתה יודע שאתה עוצר. נהגתי על הרכב הזה כבר שנה. ידעתי שאני במהירות נמוכה. ידעתי שאני יכול לעצור. כששאלו אותי בחקירה למה לא נתתי ברקס ישר, אני אמרתי שאולי יש מישהו מאחורה. גם אם הייתי לוחץ על הברקס חזק, הוא היה נדרס כי הוא מתקדם..." (עמ' 21 ש' 6-10).

35. מומחה ההגנה (ע"ה 2) הציג לבית המשפט את הסרטון שערך הבוחן (ע"ת 1) והראה שרואים בסרטון כי הולך רגל מוסתר לפרק זמן קצר בשל הסנוור (עמ' 40 ש' 27-30). לדבריו, על פי הספרות המקצועית, בעת מעבר מחושך לאור זמן ההתאוששות מהסנוור הוא כ- 3 שניות, במקרה דנן הנאשם לא היה בחושך מוחלט בעת שסנוור ולכן להערכתו, זמן ההתאוששות של הנאשם הוא 1.15 שניות.

36. הגם שהבוחן מצא כי הסנוור הסתיר את הולך הרגל לרגע קצר, לא נעשתה כל קשירה של נתון זה ליתר הנתונים בתיק, ולא נבחנה השפעת הסנוור על יכולתו של הנאשם להבחין בהולך הרגל ולמנוע את התאונה.

לא הוכחה מהירות נסיעת רכב הנאשם

37. הנאשם בעדותו מסר כי בכניסה לכיכר נסע במהירות 3-4 קמ"ש ובהמשך העיד כי בתוך מעגל התנועה נסע במהירות של 10-15 קמ"ש, הנאשם שלל את האפשרות שנהג במהירות 40 קמ"ש. (עמ' 27, שורות 22-24).

לא מצאתי כי ניתן לקבוע ממצאים עובדתיים, לרבות מהירות נסיעה, על סמך עדותו של הנאשם, אינני סבורה שהוא מסוגל לדייק את נתוני האירוע הטראומתי שחווה. התרשמתי באופן כללי מניסיון למזער את חלקו ואחריותו לאירוע, מה גם שבעדותו העיד כי חלק מהנתונים הרלוונטיים הסיק רק בעקבות ביקוריו הרבים שערך במקום לאחר התאונה, על מנת לנסות ולהבין את אשר התרחש (עמ' 19, שורות 20-26).

38. הבוחן, בדוח הבוחן שערך (ת/1) לא סיפק כל נתון לגבי מהירות הנסיעה של הנאשם ולא ערך כל חישוב.

לראשונה, בעדותו בבית המשפט, רמז הבוחן כי מהירות נסיעת רכב הנאשם היתה 40-50 קמ"ש עת התייחס לכך שכתוצאה מהתאונה נופצה השמשה הקדמית של הרכב. כך לדבריו: "אתה נוסע במהירות כמו שטענת קרוב ל- 40-50 קמ"ש שזה הנזק שגורם לניפוח שמשה. עשיתי שחזור לפני בית המשפט ל- 50 קמ"ש יוצא שהבלימה שלו והתגובה הוא 30 מ'...." (עמ' 11 ש' 18-21).

מומחה ההגנה (ע"ה 2) ציין כי מקובל לומר שכאשר השמשה מתנפצת כתוצאה מפגיעה בהולך רגל, מהירות הרכב



היא לפחות 40 קמ"ש ברגע הפגיעה (עמ' 42 ש' 23-24).

אלא, שלדבריו, ניפוץ השמשה במקרה דנן אינו ניפוץ "אופייני", הוא ממוקם מתחת למגב הימני של הרכב ויתכן שפגיעת המגב בשמשה גרמה לנזק, אף במהירות נמוכה יותר.

תמונת ניפוץ השמשה ברכב

לדברי מומחה ההגנה, מהירות נסיעה של 40 קמ"ש בעת האימפקט אינה מתיישבת עם מקום עצירת הרכב (נ/1 ע' 9). לדבריו גם לא יכול להיות שבמהירות 40 קמ"ש לא יהיו סימני בלימה (עמ' 44 ש' 25-35).

לשאלת ב"כ המאשימה השיב מומחה ההגנה כי יכול שהנאשם נסע גם במהירות 10 או 20 קמ"ש (עמ' 45 ש' 4).

דברים אלו של מומחה ההגנה לא נסתרו.

כאמור - הבוחן המשטרתי לא התייחס כלל במסגרת דוח הבוחן למהירות נסיעת רכב הנאשם.

מומחה ההגנה (ע"ה 2) סיפק את הנתון לפיו במהירות 40 קמ"ש מרחק העצירה הוא 21.78 מ' מתוכם מרחק הבלימה הוא 9 מ' והיתר הוא מרחק התגובה (עמ' 42 ש' 25-26 וגם נ/1 עמ' 9).

39. מסכימה אני עם מומחה ההגנה כי נסיעה במהירות 40 קמ"ש אינה מתיישבת עם מקום עצירת רכבו של הנאשם:

מהמדידות שביצע הבוחן, אשר תוצאותיהן מפורטות בת/8, עולה כי הנאשם נעצר לאחר התאונה כשחזית הרכב במרחק כ- 2.6 אחרי מעבר החציה, וכ- 2 מטר מאורך הרכב על מעבר החציה (ראו גם עמ' 11, שורות 22-25).

על כן, בהינתן שדרושים לכל הפחות 9 מטרים כדי לבלום רכב במהירות 40 קמ"ש, יש להחזיר את הנאשם ממקום העצירה לכל הפחות 9 מ' אחורנית כדי להגיע לנקודת הפגיעה.

(כמובן שאם הנאשם עוד לא הספיק להגיב לפני הפגיעה - יש להחזירו אחורנית בנוסף למרחק הבלימה גם את מרחק התגובה, כך גם אם מהירות נסיעתו עלתה על 40 קמ"ש יש להחזירו אחורנית מרחק רב יותר ממקום העצירה ועד לנקודת הפגיעה).



אם נחזיר כאמור את רכבו של הנאשם לכל הפחות 9 מ' אחורנית ממקום העצירה של הרכב לאחר התאונה, יוצא כי מקום הפגיעה במנוח הוא לא על מעבר החציה אלא כמה מטרים לפני מעבר החציה. תוצאה כאמור שאינה מתיישבת עם נתוני האירוע לפיהם הולך הרגל חצה במעבר החציה. (גם ההגנה לא חלקה על כך שהתאונה התרחשה במעבר החציה).

המסקנה שניתן להסיק ממקום עצירת הרכב, היא כי בהינתן שהמנוח חצה את הכביש במעבר החציה - הרי **שמהירות נסיעת הרכב היתה בהכרח פחותה מ-40 קמ"ש.**

40. מומחה ההגנה (ע"ה 2) קבע בעמ' 11 לחוות דעתו (נ/1) כי רכב הנאשם נסע כ- 20 עד 23 קמ"ש לכל היותר, נתון שמתיישב לדבריו עם עצירה במרחק של 3 מ' אחרי נקודת הפגיעה. המומחה לא נחקר על כך, ומכאן כי אין המאשימה חולקת על נתון זה.

41. יצוין כי אין אינדיקציה באיזה חלק של מעבר החציה חצה המנוח את הכביש (בחלק הקרוב לכיוון הגעת רכב הנאשם או בחלק הרחוק ממנו), אך אם מומחה ההגנה טוען שהרכב נעצר כ- 3 מ' אחרי הפגיעה - הרי שהוא ממקם את מקום האימפקט בתוך מעבר החציה במרחק של 0.4 מ' מהקצה המרוחק, שכן העצירה היתה 2.6 מ' לאחר מעבר החציה.

יתכן שהמנוח ירד אל הכביש במרחק 0.4 מ' מהקצה המרוחק של מעבר החציה, אך אפשרות זאת אינה מתיישבת עם התאוריה האחרת שההגנה הציגה (ועל כך ארחיב בהמשך), לפיה המנוח עמד בצמוד לעמוד שעל אי התנועה, וסמוך לשם ירד אל הכביש (עמ' 42 ש' 15-20), שכן העמוד הנ"ל, (אשר אינו מתועד בת/8, אך הוסף על ידי בעט והובלט בצבע ירוק) ממוקם כמטר מעבר לקצה השני (הקרוב) של מעבר החציה.

42. סיכומי של דבר, שוכנעתי כי הנאשם נסע במהירות הפחותה מ-40 קמ"ש.

מעבר לכך, ומשלא נבדקו נתוני האמת כפי שנקלטו במצלמות "מוקד רואה", אין כל ממצא נוסף ביחס למהירות נסיעת הרכב.

לא הוכח כי הנאשם בנהיגתו חרג מסטנדרט התנהגות של הנהג הסביר

43. על האיזון בין החובה להאט עד כדי עצירה לפני מעבר חצייה, לבין הצורך להתקדם ולפנות את הכביש מהר



ככל האפשר, עמד כב' הש' זוסמן ה"מ 475/69 חיים רוכורגר נ' מדינת ישראל (03/11/69).

(תקנות 39, 40 (6) ו-72(א) המצוטטות להלן הן בהתאמה, תקנות 51, 52(6) ו-67(א) לתקנות התעבורה בנוסחן כיום, בשינויים קלים):

"תקנה 40 אינה מחייבת נהג בהאטה על דרך הסתם, בלא להתחשב במידת המהירות בה הוא נהג ובתנאי הדרך, אלא עליו להאט כדי לצאת ידי חובתו הקבועה בתקנה 39, היינו, שתהא מהירותו סבירה בהתחשב בנסיבות.... המחוקק חפץ ביקרם של הולכי הרגל, שיוכלו לילך ברחובות בבטיחות וללא חשש של פגיעה. אך המכונית, על אף היותה כלי מסוכן ופעמים משחית, משרתת צרכי חברה חיוניים שלמענם חייב הולך הרגל להשלים עם הסכנה הנובעת מתנועה בדרכים, ובלבד שהסכנה לא נוצרת על ידי התנהגות רשלנית של נהג. "פשרה" זו בין צרכי התעבורה ובין הבטיחות של עובר דרך מצאה את ביטוייה בהוראת התקנה 39 הנ"ל.

איטיות מופרזת של כלי רכב אינה תמיד מעלה. מקום שנהג מאט כאשר הנסיבות מאפשרות לו להתקדם מהר, עלולה הנהיגה לגרום לפקקי תנועה ולסתום את רחובות העיר, ויצא שכר האיטיות בהפסד הציבור....

תקנה 72(א) אינה מחייבת את הנהג בעצירה לפני מעבר החצייה... הנהג חייב להאט בהתקרבו אל המעבר, כמו שכבר נקבע בתקנה 40(6), אך אם נסיעתו אינה בחזקת סכנה להולכי רגל עליו להתקדם, ולפנות את הכביש מהר ככל האפשר. **אם תחייב נהג להאט עד כדי האפשרות לעצור לפני המעבר, כלשונה של תקנה 72(א), אך לא כרוחה, פירושו של דבר, שבמטרים האחרונים לפני המעבר חייב הנהג להפחית את מהלך הנסיעה עד כדי שיוכל לעצור "במקום", ועליו יהא לנסוע לא יותר מהר מאשר 5 או 10 ק"מ לשעה בערך. התתואר נסיעה שכזאת ברחוב ראשי של כרך גדול, החצוי מעברים במרחק של כמה עשרות מטרים זה מזה? אם זה יהא הכלל, "תזחל" התנועה לאורך כל הדרך, וכבישי הערים יהיו סתומים וחסומים לחלוטין.** תקנות התעבורה אינן באות ליצור מכשול בדרכים, וכך גם תקנה 72 (א) לא באה אלא לקבוע את מידת המהירות הסבירה של נהג המתקרב למעבר חצייה. **הוא חייב להאט, כדי שיוכל להגיב ביעילות ובמהירות על סכנה הצפויה לעוברי דרך...**" (ההדגשות לא במקור - נ.ח.).

44. בע"פ 8827/01 ישראל שטרייזנט נ' מדינת ישראל (13.7.03), התייחס כב' הש' חשין לחובה לנהוג במהירות סבירה (פסקאות 33-34):

"מהירות הנסיעה בכלי רכב חייבת להיות סבירה: לתאום את הנסיבות, את תנאי הדרך ואת התנועה בה. המהירות הסבירה אינה ניתנת לכימות מראש (להבדיל מן המהירות המרבית המותרת) ונגזרת היא, בין השאר, מתנאי השטח, מתנאי הראות, ממזג האוויר וכו'. אין דומה המהירות הסבירה ביום גשום למהירות הסבירה ביום בהיר; אין דומה המהירות הסבירה בדרך עקלקלה למהירות הסבירה בדרך ישרה; ואין דומה המהירות הסבירה בדרך שאין בה מעבר חצייה למהירות הסבירה בדרך שעליה מעבר חצייה לשימושם של הולכי רגל....

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 שנהג 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."



ראו גם רע"פ 6338/99 בוחניק נ' מדינת ישראל (25.10.99).

45. כפי שפירטתי לעיל, לא הוכח כי ניתן היה להבחין במנוח עת הנאשם התקרב למעבר החציה, בפרט לאור הסנוור, לא הוכחה בפני מהירות נסיעת רכב הנאשם, לא הוכח בפני כי הנאשם נמנע מלהאט מהירות נסיעתו ולא הוכח כי איחר בתגובתו.

העדות היחידה שנשמעה בעניין זה היא עדות הנאשם שטען כי האט המהירות עת התקרב למעבר החציה כשרגלו על דושת הבלם.

כשנשאל מדוע לא התאים את מהירות נסיעתו למהירות הנדרשת בשים לב לכך שיש עץ שמסתר ועמוד ושלט, השיב שנסע לאט מאוד ואם לא היה סנוור הוא לא היה מתקרב להולך הרגל (עמ' 26 שורה 30- עמ' 27 שורה 5).

46. לא הוכח בפני כי הנאשם נהג אחרת מכפי שאדם מן הישוב היה מתנהג בנסיבות העניין.

47. לא הוכח בפני כי הנאשם נטל סיכון בלתי סביר להתרחשות התוצאה שהתבטאה במותו של המנוח.

48. לאור כל המפורט לעיל, הגעתי לכלל מסקנה שלא הובאו בפני די ראיות כדי לקבוע שהנאשם התרשל בנהיגתו.

לא הוכח כי ניתן היה למנוע את התאונה

49. גם אילו היה מוכח שהנאשם התרשל, על המאשימה מוטל להוכיח כי ניתן היה למנוע את התאונה אלמלא הנאשם התרשל.

ראו בעניין זה, את שנקבע ברע"פ 1274/99 יואל לידני נ' מדינת ישראל (23.8.99):

"גם בהנחה - אותה נבחן מיד - שהוכח כי המערער התרשל בכך שלא הבחין במנוח עת זה חצה את הכביש, מוטל הנטל להוכיח את קיומו של קשר סיבתי בין התרשלות המערער לבין התוצאה הקטלנית על המשיבה. בהעדר ראיות המצביעות על קשר סיבתי זה יש ליהנות את הנאשם מן הספק לגבי קיומו..."

ראו גם עפ"ת (נצרת) איתי ברזל נ' מדינת ישראל (23/10/13) קבע בית המשפט:

"אין בידינו נתונים כדי לקבוע האם התאונה הייתה, מבחינת הנהג, נמנעת או בלתי נמנעת, שכן אחד הנתונים החשוב לעניין זה הוא באיזה מהירות הייתה התאונה נמנעת, ... משכך, ושעה שגם



חסר הנתון המדויק של מהירות הנהג, עובר לתאונה, אזי חסרים הנתונים המרכזיים, שעל פיהם, ניתן לקבוע, אם בכלל, את רשלנות המערער ..."

ובאותו הקשר בבג"צ 8150/13 דליה כרסנטי נ' פרקליטות המדינה - המחלקה הפלילית (6.8.14):

"הגם שמוסכם כי הנהג לא הבחין במנוחה עת חצתה את הכביש עד לסמוך לפגיעה בה, עדיין יש להידרש לחישובים המתמטיים של שדה הראייה הרלוונטי, של מהירותו של הרכב הנוסע ושל הולכת הרגל המנוחה, ושל המהירות (והמרחקים) שבה התאונה הייתה נמנעת.... בענייננו, ויש להצטער על כך, עולה מפסק-הדין של בית המשפט המחוזי כי בדיקות לא נערכו או שלא נערכו בצורה מתאימה.

50. כאמור, הבוחן (ע"ת 1) לא הציג כל נתון ולא ערך כל שחזור שיש בו כדי להוכיח שניתן היה למנוע התאונה. לדבריו, לא בוצע שחזור, לא נבדק היכן היה הרכב כאשר הולך הרגל הגיע לכניסה של מעבר החצייה שכן לא היו בידיו הנתונים הדרושים לכך: מהירות הולך הרגל, מהירות הרכב, מקום האימפקט. לדבריו, ניסוי שכזה לא מתאים כשעסקין במעגל תנועה (עמ' 6, שורות 17-22).

לדבריו, הוא לא בדק את האפשרות למנוע את התאונה כשהולך רגל חוצה בהליכה איטית או בריצה שכן חסרים המון נתונים כדי לבצע חישוב כאמור (עמ' 10, שורה 12).

כאמור, נתונים שיכול וניתן היה לחלץ מהסרטונים של מצלמות האבטחה.

התרחיש שהציגה ההגנה - מיקום עמידת הולך הרגל מאחורי עמוד התאורה

51. ההגנה הציעה את האפשרות כי המנוח נשען כמה שניות על עמוד תאורה אשר מוצב על אי התנועה בסמוך למעבר החצייה, ומשם ירד אל מעבר החצייה בדרך הקצרה ביותר.

(ההגנה הציעה את האפשרות שהמנוח נשען על העמוד, בין היתר בשים לב שעל פי התיעוד הרפואי, וכפי שיפורט בהמשך - המנוח היה תחת השפעת אלכוהול, וכפי שציין ד"ר זלן (ע"ת 4): "מקובל להניח שאתנול בריכוז שנמצא בדמו של המנוח (213 מ"ג/ד"ל) גורם לבלבול, .. לחוסר קואורדינציה, ... ולהליכה לא יציבה (מתנדנדת ועל בסיס רחב)" (עמ' 41 ש' 23).

52. מומחה ההגנה (ע"ה 2) ערך ניסוי שתועד בסרטון (נ/2). בשנייה מס' 6 בסרטון ניתן לראות כי העמוד שממוקם על אי התנועה מסתיר את הולך הרגל מעיניהם של אלו המגיעים מכיוון הגעת רכב הנאשם.



לצורך ההמחשה מצ"ב צילום 7 מתוך נ/1 (חוות הדעת של מומחה ההגנה)

לדברי מומחה ההגנה, קיימת אפשרות שהמנוח נשען על העמוד, מוסתר מעיניו של הנאשם, וכשנגלה מאחורי העמוד הלך כמטר עד לאבן השפה ועוד 0.85 מ' בתוך הכביש עד מקום הפגיעה, ובסך הכל מרחק החציה היה 1.85 מ'.

לדבריו, הזמן שהיה דרוש למנוח ללכת את המרחק של 1.85 מ' נע בין 0.84-1.2 שניות, שהוא אף פחות מזמן תגובת נהג, ולכן לדבריו בכל מהירות בה היה הנאשם נוהג - התאונה היא בתוך זמן התגובה ואינה נמנעת (עמ' 42 ש' 15-22).

מומחה ההגנה ערך את הניסוי וצילם את התמונות כשהוא עומד בנתיב נסיעת הנאשם, מחוץ לרכב (עמ' 46 ש' 6), הוא לא תיעד את מקום עמידתו בכביש. לדבריו מתוך הרכב הראות פחות טובה מהראות שהיתה לו בעת שעמד מחוץ לרכב וצילם את התמונות (עמ' 47 ש' 11).

53. ב"כ הנאשם הציג לבוחן המשטרתי (ע"ת 1) את האפשרות לפיה הולך הרגל חצה 0.95 מטר עד התאונה וכן מטר נוסף על המדרכה בטרם ירד אל הכביש. עוד הציג בפניו נתון לפיו מהירות ההליכה של המנוח הייתה בין 1.8 ל- 2.1 (הליכה מהירה) ושאל אותו אם התאונה נמנעת (זאת אף בהתעלם מהסנזור).

הבוחן המשטרתי אישר שתיאורטית יכול להיות שהמנוח הוסתר מאחורי העמוד ומאחורי השלט שהיו בסמוך למעבר החציה ואף יכול להיות שהמנוח עמד שם זמן מסוים (עמ' 12, שורות 13-18).

הבוחן אישר כי לפי הנתונים הללו התאונה בלתי נמנעת - בכל מהירות נסיעה, שכן הזמן בו המנוח היה גלוי עד הפגיעה הוא פחות משנייה, פחות מזמן התגובה (עמ' 11, שורות 1-18), וזאת אף מבלי להידרש לסנזור והשלכותיו.

54. לאור כל המפורט לעיל, וגם אם היתה המאשימה מוכיחה שהנאשם התרשל בנהיגתו, בהעדר נתונים מספיקים, עדיין לא הוכיחה המאשימה כי ניתן היה למנוע את התאונה אלמלא הנאשם התרשל.

55. לא נעלמה מעיני טענת המאשימה בסיכומיה כי בכפירתו הלא מפורטת של הנאשם יש כדי לתת משקל לחיזוק ראיות התביעה, תוך שהמאשימה הפנתה לסעיף 152 לחסד"פ.

הנאשם שבפני לא נמנע מלהשיב לאישום ואף לא נמנע מלהשיב לשאלות הבהרה שנשאלו על ידי בית המשפט, כך שלא מצאתי כי יש במענה שניתן על ידי הנאשם כדי לשמש לחיזוק משקל הראיות של התביעה, מה גם, כאמור, הקושי אינו במשקלן של הראיות, אלא בהעדר ראיות מספיקות.



התנהגות המנוח בבית החולים אינה מנתקת את הקשר הסיבתי בין הפגיעה שנפגע בתאונה לבין המוות

56. כאמור, לא הוכח בפני כי הנאשם התרשל, ולא הוכח כי ניתן היה למנוע את התאונה. משאלו הם פני הדברים, ניתן היה לחתום כאן את הכרעת הדין.

ניתן היה לעצור את הילוכנו כאן.

עם זאת, בשים לב שבין הצדדים מחלוקת נוספת, בכל הנוגע לניתוק הקשר הסיבתי בין התאונה לבין מותו של המנוח, מצאתי לנכון, למעלה מן הצורך, להתייחס בקצרה גם לעניין זה.

57. בתיק זה העידו בפני 6 רופאים. כולם הסכימו כי המנוח היה תחת השפעת אלכוהול. (ראו ת/27, עדות ד"ר סיגליקוב (ע"ת 3) עמ' 34 ש' 18; עדות ד"ר אוריאלה (ע"ה 3) עמ' 56 ש' 4; עדות ד"ר סוקולוב רוסלן (ע"ה 4) עמ' 53 ש' 8).

ד"ר זלן, ע"ת 4 ציין בחוות דעתו (ת/28) ובעדותו בבית המשפט כי הממצאים מחזקים את ההשערה שהמנוח צרך אלכוהול באופן קבוע ותדיר. לדבריו: "מקובל להניח שאתנול בריכוז שנמצא בדמו של המנוח (213 מ"ג/ד"ל) גורם לבלבול, לדיבור לא ברור, לאובדן התמצאות, להפרעות בראייה, לירידה בתחושת כאב, לחוסר קואורדינציה, לפגיעה חמורה בפעולות מוטוריות עדינות, ולהליכה לא יציבה (מתנדנדת ועל בסיס רחב)" (עמ' 41 ש' 23).

58. המנוח קיבל את הטיפול הנכון והמתאים למצבו בכל שלבי הטיפול ובהתאם לנהלים. הדברים נאמרו במפורש על ידי מומחה ההגנה, ד"ר שושני (ע"ה 5) הן בחוות דעת נ/3, והן בעדותו בבית המשפט (עמ' 61 ש' 15-23).

59. שעות ספורות לאחר אשפוזו של המנוח בבית החולים, החל המנוח להיות באי שקט, לא שיתף פעולה, החל לזוז, לנסות לקום ממיטתו ובכך לסכן את מצבו. המנוח קיבל 3 מנות דורמיקום, **אך בשל התנהלותו הוחלט לבצע אינטובציה** (צנרור).

[ראו דברי ד"ר פקדו (נ/2); ד"ר סיגליקוב (ע"ת 3) עמ' 34 ש' 18-31; ד"ר סוקולוב רוסלן (ע"ה 3) עמ' 53 ש' 14-19; ד"ר אוריאלה (ע"ה 4) ת/27 וגם עמ' 57 ש' 11-18; ד"ר שושני (ע"ה 5) בחוות הדעת נ/3.

60. בעת מותו של המנוח הוא סבל מחנק, מדימום בקנה הנשימה ומשבר בחולייה בצוואר.

[ראו תעודת פטירה ת/26 עליה חתום ד"ר קוקאס (ע"ת 2); עדות ד"ר שושני (ע"ה 5) עמ' 61 ש' 1-6).

השבר בחוליית הצוואר נגרם בזירת התאונה.



החנק, הדימום בקנה וחזה אויר לא נגרמו בזירת התאונה, אלא נגרמו כתוצאה מניסיונות הצנרור, פיום הקנה וניסיונות ההחייאה [ד"ר קוקאס (ע"ת 2) (עמ' 32 ש' 20); ד"ר שושני (ע"ה 5) (עמ' 62 ש' 22-26)].

גם פריקת החוליות בצוואר וניתוק חוט השדרה, לא התרחשו בזירת התאונה וגם לא במיון, אלא בשלב מאוחר יותר, יכול והתרחשו בעת ניסיונות ההחייאה ויכול ואף לאחר מותו של המנוח [ד"ר שושני (ע"ה 5) בעמ' 11 לחוות דעתו (נ/3); ד"ר זלן (ע"ת 4) בחוות דעתו (ת/28)].

61. אין מחלוקת בין הרופאים כי אילו המנוח היה משתף פעולה ולא היתה נדרשת אינטובציה, יכול להיות שבסופו של יום ניתן היה להציל את חייו, הגם שלא ניתן לקבוע זאת בוודאות.

ראו דברי ד"ר סיגלינקוב - ע"ת 3: "אם האיש היה רגוע ואפשר היה להמשיך את הטיפול ללא אינטובציה יכול להיות שזה היה נגמר בצורה אחרת" (עמ' 35 ש' 22-23).

ראו דברי ד"ר סוקולוב רוסלן (ע"ה 3): "אם היה עם הצווארון ולא מוריד אותו, והיה מנסה להבין מה שמבקשים ממנו, אז כנראה הכול היה יכול ללכת לטובתו".

ראו דברי ד"ר אוריאלה (ע"ה 4) העד ציין כי אם המנוח לא היה משתולל יכול להיות שהיו מצליחים להציל אותו, אך אי אפשר לדעת (עמ' 57 ש' 21-26).

ראו דבריו של ד"ר זלן (ע"ת 4) שאישר כי יכול ואם המנוח לא היה באי שקט התוצאה היתה אחרת, אך ציין במפורש שגם אם המנוח היה רגוע יכול והאירוע היה מסתיים במותו. (עמ' 39 ש' 1-6).

62. המחלוקת בין הרופאים התמקדה בשאלה האם התנהלותו של המנוח בבית החולים, התנהלות שהתבטאה באגרסיביות וחוסר שיתוף פעולה, נבעה בהכרח משכרותו, או שיכול ונבעה מפגיעה עצבית שנגרמה לו בעת התאונה.

ד"ר שושני (ע"ה 5), שלל את האפשרות שנגרמה למנוח פגיעה עצבית בעת התאונה, ועמד על כך שלא נגרמה כל פגיעה עצבית בטרם ניסיונות האינטובציה. לכן לשיטתו אי השקט של המנוח שבא לידי ביטוי עוד לפני האינטובציה, נבע בהכרח מהשפעת אלכוהול.

לעומתו, ד"ר זלן טען כי למנוח כן נגרמה פגיעה עצבית בעת התאונה ויכול והפגיעה העצבית היא שגרמה לאי השקט של המנוח, ולאו דווקא שכרותו.

63. ד"ר זלן (ע"ת 4) ציין בחוות דעתו (ת/28) כי השבר בחוליית הצוואר (שנגרם כתוצאה מהתאונה) גרם למעיכה של חוט השדרה, ומאיזור המעיכה נלקחה דגימה שתוצאותיה לימדו על דלקת ממושטת ברקמה ונזק איסכמי לתאי העצב. לדבריו, נזקים אלו נגרמו בטווח של שעות ומועד היווצרותם מתיישב עם הפגיעה שנגרמה למנוח בתאונת הדרכים. חיזוק נוסף למועד היווצרות החבלות הוא התסנין הפולימורפונוקלאי בדימום סביב החוליות



הצוואריות, תסנין שמעיד שהנזק נגרם לפחות 4 שעות טרם המוות. (ראו גם עדותו בעמ' 44 ש' 10-1).

על דברים אלו חזר בבית המשפט. לדבריו, כשהמנוח הגיע לבית החולים כבר היתה לו **פגיעה עצבית מתועדת**, עוד לפני מאמצי ההחייאה, הפגיעה העצבית נגרמה משבר בחוליה הצווארית עם לחץ על עמוד השדרה והיווצרות של התעלה (עמ' 40 ש' 14-8).

זאת ועוד, ד"ר זלן ציין שבנתיחה שנערכה למנוח לאחר המוות נמצא דימום תת עכבישי מפושט מעל לאונות הקודקודיות והעורפיות, בחופף לדימום בשכבה הפנימית של הקרקפת, ולפצע קרע בקרקפת, ממצאים המתיישים עם חבלת ראש שיכולה היתה להיגרם כתוצאה מחבטה בשמשת הרכב הפוגע או כתוצאה מנפילה לקרקע לאחר הפגיעה. לדבריו, יכול והדימום תרם למוות, דימום שכזה יכול לפגוע באספקת הדם למוח, לגירוי מרכזים במוח ולהפרעות בקצב הלב.

חיזוק לדבריו של ד"ר זלן ניתן למצוא בתעודת הפטירה ת/27, שם צוין כי מצבו הנשימתי של המנוח התדרדר כבר בשעה 22:00 (עוד לפני ניסיונות האינטובציה) ובעקבות זאת הופנה לחדר הלב. [לדבריו ד"ר שושני מסמך ת/27 נכתב בדיעבד והשעות המופיעות בו אינן מדויקות. (עמ' 62 ש' 36-30)].

64. במחלוקת בין הרופאים, מקובלת עלי עמדתו של ד"ר זלן, לפיה, מבדיקות שבוצעו לאחר המוות עולה כי בזירת התאונה נגרמו למנוח פגיעה עצבית כתוצאה מלחץ על חוט השדרה וכן דימום שיכול שגרם לפגיעה באספקת הדם למח ולהפרעות בקצב הלב. פגיעות שאינן קשורות לשכרותו של המנוח ויכול והשפיעו על התנהגותו.

עם זאת, וכיוון שעדיין קיימת גם האפשרות שאי השקט נגרם כתוצאה משכרותו של המנוח, ויכול שלא היה מוצא את מותו אילו היה משתף פעולה עם רופאיו, אצא מנקודת הנחה, לטובת הנאשם, כי כך הם פני הדברים.

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

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

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

65. ד"ר זלן (ע"ת 4) בחוות דעתו ת/28 קבע כי קיים קשר ישיר בין התאונה בה נפגע המנוח לבין מותו. על דברים אלו חזר גם בעדותו: "בתוך חוות הדעת אני מדבר על כל מיני אפשרויות שיכלו לגרום למותו של המנוח. השורה התחתונה היא שלא משנה המנגנון הפיזיולוגי עצמו, אם הוא לא היה נפגע הוא לא היה מת" (עמ' 38 ש' 38).



(19-20).

מסכימה אני עם מסקנתו של ד"ר זלן כי אם המנוח לא היה נפגע בתאונה הוא לא היה מוצא את מותו.

66. אין בידי לקבל את טענת ההגנה שעסקין ב"גולגולת דקיקה".

עיינתי בע"פ (עליון) 47/56 **מלכה נ' היועץ המשפטי לממשלה** (24.10.56) אליו הפנה ב"כ הנאשם. שם כתוצאה מתאונת דרכים נשברה ידו של פועל בן שנתיים, באיזור השבר התפתח נמק וכעבור 8 ימים נפטר הפועל ממחלת הטטנוס. בית המשפט זיכה את הנאשם לאחר שקבע כי הדרך המופלאה בה פעל התהליך המזיק אינה בגדר הציפיות.

במקרה שבפני, אין מדובר ב"דרך מופלאה" בה פעל התהליך המזיק, אלא באדם שכתוצאה מהתאונה נשברה לו חוליה בצוואר, נחבל בראשו ובגופו ומת שעות ספורות לאחר מכן, מפצעיו. היותו שיכור, והקושי לשתף פעולה בהיותו שיכור, אינם נתונים חריגים ובלתי צפויים שיש בהם כדי לנתק קשר סיבתי.

סעיף 309(5) לחוק העונשין קובע במפורש כי:

309 "בכל אחד מן המקרים המנויים להלן יראו אדם כאילו גרם למותו של אדם אחר, אף אם מעשהו או מחדלו לא היו הגורם התכוף ולא היו הגורם היחיד למותו של האחר:
(5) מעשהו או מחדלו לא היה גורם מוות, אילולא נצטרף עמו מעשה או מחדל של האדם שנהרג או של אדם אחר.

ראו דבריה של כב' הש' נאור (כתוארה אז) בע"פ 140/10 פיסל חלילה נ' מדינת ישראל (10.3.11):

"ההוראה שבסעיף 309(5) מבטאת את הכלל הקובע, כי מקום שמעשהו של אדם אינו מהווה גורם יחידי למוות, וכי המוות לא היה נגרם אלמלא הצטרף אליו גורם אחר - בכל זאת רואים את מעשהו של הראשון כנושא באחריות לגרם המוות ... והכל בתנאי שמעשהו של הראשון היווה גורם ממשי לתוצאת המוות".

67. ב"כ הנאשם הפנה להכרעת הדין שניתנה על ידי מותב זה בתיק גמ"ר (אשדוד) 7239-09-20 **מדינת ישראל נ' אלוש** (25.5.21). שם קבעתי כי לא הוכח שמתקיים הקשר הסיבתי המשפטי בין רשלנות הנאשם שם לבין התוצאה הטרגית. שם עסקין היה באירוע של קריסת מדרגה של טרקטור חדש, כאשר המנוח הוא זה שטיפס על מדרגת הטרקטור במהלך הנסיעה, שם קבעתי כי ההתרחשות היתה חריגה ביותר וכי "הזיקה השולית" שבין התנהלות הנאשם לקרות התוצאה הקטלנית, לא הצדיקה בנסיבות שם להטיל עליו את האחריות המשפטית לקרות התאונה.



במקרה שבפני אין עסקין בהתרחשות חריגה ביותר, גם אם המנוח היה שיכור.

כך או כך, משלא הוכח בפני כי הנאשם התרשל, ממילא אין עוד טעם לבדוק את מידת תרומתו של הנאשם לתוצאה הקטלנית, ואם זו מצדיקה הטלת האחריות המשפטית עליו.

סוף דבר

68. בנסיבות התיק שלפניי:

הוכח כי המנוח נפגע על ידי רכבו של הנאשם עת חצה את הכביש במעבר חציה.

הוכח כי הפגיעה במנוח היא שגרמה למותו (הגם שיכול והמנוח לא היה מוצא את מותו אלמלא התנהל כפי שהתנהל בבית החולים).

עם זאת, לא הונחה התשתית הראייתית הנדרשת לצורך הכרעה בשאלה האם הנאשם התרשל בנהיגתו והאם ניתן היה למנוע את התאונה (גם אם היה מוכח שהתרשל).

הגם שחלק ניכר מאירוע התאונה תועד במצלמות "מוקד רואה", היחידה החוקרת התעלמה מהסרטונים, לא ניסתה לאתר באמצעותם עדי ראיה פוטנציאליים (נהג האוטובוס, נהג המונית) ולא ניסתה להפיק מתוכם נתונים שיכול והיה בהם כדי לשפוך אור על נסיבות התאונה.

המאשימה לא הציגה כל נתון ביחס לאופן חצית המנוח את הכביש וביחס למהירות נסיעת רכב הנאשם.

המאשימה לא הוכיחה כי הנאשם נהג במהירות בלתי סבירה או כי נהג שלא כפי שמצופה מנהג סביר, או כי נקט סיכון בלתי סביר.

המאשימה לא הוכיחה כי ניתן היה למנוע את התאונה אילו היה הנאשם נוהג אחרת.

משפט פלילי לפנינו לכל דבר ועניין ועל המאשימה להרים את נטל הראיה המוטל עליה מעבר לכל ספק סביר.

בפרשה שבפני המאשימה לא הרימה את נטל הראיה הרובץ לפתחה.

למרות התוצאה הטרגית של התאונה, שגרמה למותו של המנוח בטרם הגיעה עת פקודתו, לא ניתן לקבוע במידת הוודאות הנדרשת במשפט פלילי כי התאונה נגרמה עקב נהיגה רשלנית של הנאשם.

לאור האמור, מצאתי לזכות את הנאשם מהעבירות שיוחסו לו בכתב האישום, ולו מחמת הספק.

זכות ערעור כחוק.



ניתנה היום, כ"ד כסלו תשפ"ב, 28 נובמבר 2021, במעמד הצדדים