



גמ"ר 165/08/18 - המאשימה: מדינת ישראל נגד גדי בר ציון

בית משפט השלום לתעבורה במחוז תל-אביב (בת-ים)

גמ"ר 165-08-18 ישראל נ' בר ציון
בפני כבוד השופטת ענת יהב

המאשימה: מדינת ישראל ע"י ב"כ עו"ד
דרור לוי

נגד

הנאשם: גדי בר ציון ע"י ב"כ עו"ד יעל שלגי
ועו"ד אייל שומרון ועו"ד גל שרון

הכרעת דין

כתב אישום הוגש כנגד הנאשם המייחס לו אחריות בעבירה של **גרם מוות ברשלנות**, זאת בניגוד לסעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז - 1977 (להלן: "**החוק**"), ביחד עם סעיפים 40 ו- 67 לפקודת התעבורה, תשכ"א - 1961 (להלן: "**הפקודה**"), בכך שביום 17.6.18 בשעה 15:00 או בסמוך לכך, גרם בהתנהגותו הרשלנית (כפי שיפורט בהמשך), למותה של המנוחה **פלורי ויטל - שקד**, ילידת 1985 (להלן: "**המנוחה**" או "**הולכת הרגל**").

עובדות כתב האישום:

בתאריך ובשעה הנזכרים לעיל ובעת שהמנוחה יצאה ממקום עבודתה ושמה פעמיה אל ביתה, הגיעה אל צומת הרחובות יגאל אלון ותוצרת הארץ (להלן: "**הצומת**"), כאשר רכב הנאשם, מסוג רנו פלואנס מ.ר. 85-519-72 (להלן: "**רכב הרנו**", או "**רכב הנאשם**") נסע בכיוון דרום לצפון תוך התקרבות לצומת.

הרחוב בו נהג הנאשם, הינו רחוב דו-סטרי בעל שני נתיבי נסיעה לכל כיוון ואלו מופרדים בניהם בקו מקווקו וללא אי תנועה המפריד בניהם. כמו כן, באותה העת בצומת שררו תנאי מזג אוויר נאה, אור יום, ראות טובה, כביש אספלט תקין ויבש, מעבר חצייה להולכי רגל מסומן ונראה היטב על הכביש ובתוך הצומת. תמרורי 306 המצביע על הימצאות מעבר חצייה במקום, מעל לנתיב הנסיעה השמאלי לכיוון צפון (הנגדי) ומעל למדרכה המזרחית בסמוך למעבר החצייה.

עוד צוין בכתב האישום, ששדה הראייה פתוח לפניו למרחק של 100 מטרים, למעבר החצייה ולעבר תמרורי 306.



בשעה 15:15 לערך, הגיעה המנוחה רגלית אל הצומת המתינה על המדרכה המזרחית תוך שהתכוונה לחצות את הכביש על מעבר החצייה ומשמאל לימין כיוון נסיעת רכב הנאשם ואף החלה לעשות כך, לאחר שהתפנו נתיבי הנסיעה, והשלימה חציית שני נתיבי נסיעה לכיוון צפון.

עם הגיע המנוחה אל הנתיב השלישי בצומת (נתיב ראשון לכיוון דרום), הגיע למקום בנסיעה רכב מסוג סקודה מ.ר. 92-308-52 (להלן: "**רכב הסקודה**" או "**רכב המעורב**"), נהוג על ידי מר רמי מצרי (להלן: "**הנהג המעורב**" ת "**נהג הסקודה**" או "**מצרי**"), כשהוא הולך ומאט את מהירות נסיעתו עד לכדי עצירה, לפני מעבר החצייה ומתוך כוונה ליתן למנוחה להשלים את חציית המעבר בבטחה.

בעודו כך, הגיח הנאשם במהירות מאחור ופגע בעוצמה עם חזיתו באחורי רכב הסקודה (להלן: "**תאונת חזית לאחור**"), שכתוצאה מכך, נהדף רכב הסקודה קדימה, פגע בעוצמה במנוחה, אשר הועפה על מכסה המנוע, בהמשך הוטלה קדימה ודרסה תחת גלגלי רכב הסקודה (להלן: "**התאונה**").

כתוצאה מן התאונה, הובהלה המנוחה לבית החולים איכילוב, כשהיא בהכרה וסובלת מפגיעה רב מערכתית ובו ביום מצאה את מותה.

מכל אלו, גורסת המאשימה כי הנאשם נהג ברשלנות חמורה ובחוסר תשומת לב (הכול על פי המתואר בכתב האישום) וגרם למותה של המנוחה.

תגובת הנאשם לכתב האישום,

ביום 20.11.20 כפר הנאשם, באמצעות באי כוחו, באחריותו לתאונה ומשכך, כפר באחריותו לתוצאה הטראגית, כאשר הודה שנסע במקום ובזמן המתוארים, כמו גם בכך שהיה מעורב בתאונת הדרכים חזית - אחור ואולם כפר בתקינות התמרורים במקום, בתקינות הכביש, בעוצמת הפגיעה ברכב הסקודה, תוך שמייחס את הרשלנות לרכב הסקודה, רשלנות כה גבוהה עד שזו ניתקה את הקשר הסיבתי בין התנהגותו עובר לתאונה לתוצאת התאונה.

עוד טען, שהתנאים בדרך מנעו ממנו לראות את הולכת הרגל, בגין רכב שחלף בנתיב הנגדי והיווה חוצץ בניהם, לכך יש להוסיף כשל ברכב הסקודה שמנעו ממנו את "הבנת הכביש" ופגעו בזמן התגובה שלו.

דין והכרעה:

מפאת אורך היריעה, אתייחס לכל עדות ועדות, ככל שיש צורך, ואקבע ממצאים לגביה.

פרשת התביעה



מטעם התביעה העידו 10 עדי תביעה והוגשו מוצגים **ת/1-35**, כאשר חלק מן הראיות (עדויות בן זוגה של המנוחה, 4 עדי תביעה ומסמך מטעם מד"א) הוגשו בהסכמת הצדדים (**ת/1, ת/18-22**) ויפורטו בהמשך. עוד אדגיש, כי בין ראיות התביעה אף **ת/3**, הוא סרטון המתעד את אירוע התאונה בצומת.

1. הודעות עדים אזרחים שהיו עדים לאירוע התאונה

מצרי רמי, (ע"ת 8 בפרוטוקול):

נהג הסקודה, שהיה מעורב בתאונת חזית אחור והוא זה שפגע בפועל במנוחה.

כך תיאר את האירוע בעדותו בבית המשפט: **"נסעתי על יגאל מצפון לדרום, הבחנתי במעבר חצייה כאשר אני מתקרב לעבר המעבר, כמו שאני עושה תמיד, האטתי, ראיתי שהולכת הרגל מתכוונת לחצות את הכביש, המשכתי להאט עד לעצירה, ראיתי שהולכת הרגל יורדת עם רגל אחת למדרכה או לכביש, הבנתי שהיא מתכוונת לחצות את הכביש. עצרתי את האוטו, ראיתי את מעבר החצייה בצורה ברורה, זוויות ראייה טובות היו לי, שום דבר לא הסתיר לי, ראיתי שאכן הולכת הרגל חוצה את הכביש במעבר חצייה, המבט שלי עקב אחרי כל מעבר החצייה והולכת הרגל, על מנת שאני אדע מתי אני כן יכול להמשיך בנסיעה ואז הרגשתי חבטה נוראית חזקה אני לא יכול לתאר כמה היא הייתה חזקה, באוטו, ראיתי שהולכת הרגל עפה לאוטו, לכיוון החזית של האוטו, לחצתי על הברקס בכל הכוח. הבנתי שהולכת הרגל נפלה מהאוטו והייתה מאחוריי באיזשהו שלב"** (עמ' 35-36 ש' 28-32 ו-1-5 בהתאמה).

עוד הוסיף בעדותו, שרכבו היה תקין לחלוטין ואילו לאחר התאונה **הרכב הושבת**, עד כדי כך החבטה הייתה חזקה ועצומה (עמ' 36 ש' 21-24).

מסכים, **בחקירתו הנגדית**, כי יש שוני בשתי ההודעות שמסר, שכן בהודעה הראשונה, מסר שעצר את רכבו עצירה מלאה, אך לאחר שהוצג לו סרטון המתעד את התאונה (**ת/3**), הסתבר שרק האט. כמו כן מסר שעל פי תחושתו, הרגיש שהרכב מאחוריו **"דוחף אותו"**, אך גם זה הסתבר כלא נכון (על פי אותו סרטון), הבין בדיעבד, שהרגיש כך **"מעוצמת המכה"** ואף עומד על כך (עמ' 40 ש' 1-3 וכן בעמ' 41 ש' 31-32).

מוסר עובדה, שבה לאחר ובסמוך לתאונה יצא מרכבו והנאשם אמר לו **"אתה לא אשם"** או **"אני אשם"**, או את שני הדברים גם יחד (עמ' 42 ש' 2-7).

בחינה של הודעותיו במשטרה, שהוגשו לבית המשפט לצורך השוואה, מעלה שבראשונה ב- **ת/16** (מיום 17.6.18 בשעה 16:03), העד טעה לחשוב, שעצר **"עצירה מלאה"** (עמ' 1 ש' 5). שלאחר מספר שניות **"קיבל חבטה איומה"** מאחורי הרכב ונזרק לפנים, וזה נראה **"כאילו הוא המשיך לדחוף אותי קדימה כאילו זה נמשך ונמשך"** (עמ' 1 ש' 10-5). שלא בלם בלימת חירום שכן, **"ההאטה הייתה מתונה, קצב העצירה היה זחילה והפגיעה בי מאחור"**



הייתה כשהייתי בעצירה מלאה (ש' 18-20). ומבהיר בהודעתו השנייה ב- **ת/17** (מיום 18.6.18 בשעה 19:52) ולאחר שצפה בסרטון (**ת/3**), שבזיכרון נתפס אצלו שעצר עצירה מלאה, אולם ניתן לראות שהרכב שלו היה במגמת עצירה ולולא החבטה העצומה, היה עוצר, ושזוכר בוודאות שלחץ על הברקס (ש'21-23)

אף התייחס לתקינות רכבו **"הרכב שלי היה תקין לגמרי לפני התאונה, בלמים ורכב"** (**ת/16** ש' 12-13) וכן לאמרתו של הנאשם בסמוך **"אתה לא אשם"** (שם, ש' 25), כשללאחר התאונה רכבו הושבת כתוצאה מן הנזק הרב (**ת/17**).

אמנם, תחילה הנהג ציין שעצר את רכבו לפני הפגיעה בו על ידי רכב הנאשם ואולם בעדותו **ת/17** ולאחר הצגת **ת/3** הסכים שלא עצר, אך היה במגמת האטה לקראת מעבר החצייה, ואף הסביר שעוצמת המכה הייתה גדולה, עד שהרגיש שהרכב מאחור, דוחף אותו.

ואכן, בהתאם לעדותו, ניתן לראות שהבחין בהולכת הרגל, האט עד מאוד תוך מתן זכות קדימה, ושולל את רכב הנאשם, היה משלים את עצירתו המלאה. העובדה שתוך כדי כך נחבט באחוריו בעוצמה, גרמה לו לזנק קדימה אל הולכת הרגל, ורק לאחר שהתעשת, לחץ על דוושת הבלם ונעצר. (התייחסות לכך, תהא אף בהמשך, גם בהתייחס לעדות מומחה ההגנה).

כהן אברהם, (ע"ת 4 בפרוטוקול):

מורה לנהיגה בימים כתיקונם.

ביום האירוע נסע ברחוב יגאל אלון מדרום לצפון (ממול רכב הנאשם ובכיוון הנגדי), שם שני נתיבים בכיוון נהיגתו, כשהוא נהג בנתיב השמאלי וממול בכיוון הנגדי לו, שני נתיבי נסיעה. ראה את המנוחה **"מתחילה לחצות, האטתי את הרכב שלי, הייתי בנסיעה מאוד איטית, דיברתי בטלפון באוזנייה עם חבר ותוך כדי שאני ככה מדבר אתו, אני רואה שהמנוחה כבר עברה את שני הנתיבים שלי ונכנסה כבר לשני הנתיבים של הצד הנגדי, מצפון לדרום. תוך כדי שהיא עוברת, מתחילה לעבור את הרכב שכבר נתן לה זכות קדימה, היא עדיין לא הספיקה לעבור אותו, הייתה באמצע שלו, ואז לפתע הוא זינק קדימה, הוא נתקע לה בצד ימין, היא כולה איבדה את היציבות שלה... היא נפלה על הרצפה... האוטו המשיך לנסוע, הוא נתן לה מכה, נתקע בה והמשיך, הוא פשוט עבר אותה עם הגלגלים הקדמיים של האוטו... כשהיא מתחתיו הוא פשוט איבד את כיוון הנסיעה והתחיל לנסוע לכיוון שלי..."** (עמ' 17-18 ש' 24-32 ו-1-13, בהתאמה).

וממשיך ומדגיש בנוגע לסוגיית התנהגות רכב הסקודה עובר לתאונה, **"מה שאמרתי בהתחלה הוא מדויק הרכב האט בהתחלה, נתן לה זכות קדימה, היא עברה את הפנס השמאלי שלו, בשני הפנסים והוא זינק לעברה"** (עמ' 19 ש' 13-17).



לעניין הראות באותה העת עונה, שהייתה מצוינת, שום דבר לא הפריע (עמ' 18 ש' 16).

עוד מעיד לגבי רכב הנאשם, ש"לידו ובסמוך אליו (לרכב הסקודה), לא היה רכב, כשזיתי ממנו ונעמדתי בצד, אז ראיתי שיש עוד רכב עם מכסה מנוע מעוך והוא עמד בצד. נדמה לי שזה היה רנו מגן או פלואנס" (עמ' 21 ש' 18-19).

עדות זו מחזקת את התנהגות רכב הסקודה עובר לתאונה, אשר פעל באחריות וכנדרש מנהג סביר, כשהוא מאט ועוצר להולכת הרגל, אשר גם עד זה הבחין בה מבעוד מועד ואף שם ליבו לתנועה הנגדית (לנהג מצרי), דהיינו ראייה כוללת של תנאי הדרך. עדות זו אף מבהירה את אותה הפתאומיות ב"זינוק" רכב הסקודה לעברה של הולכת הרגל, אשר לא השתלבה עם התנהגותו שניות קודם לכן והתמיהה אותו.

לאותה תמיהה, ניתנה תשובה, בדמות רכב הנאשם אשר חנה בצד הדרך כשניתן להבחין שחלקו הקדמי ניזוק.

2. הודעות עדים אחרים נוספים אשר נכחו במקום התאונה והיו עדים לחלקי אירוע- ההודעות הוגשו בהסכמה

פצה שאול:

ת/18, הודעה מיום 17.6.18 בשעה 17:05.

מדובר בהולך רגל שהלך ברחוב תוצרת הארץ לכיוון רחוב יגאל אלון בסמוך לשעה 15:30. כשהיה בסמוך לסניף הדואר במקום ופניו לעבר מעבר החצייה, "שמע חבטה" וראה רכב סקודה גורר אישה על מכסה המנוע "והיא נופלת ממכסה המנוע והוא דורס אותה, עובר עליה עם 4 גלגלים", לא ראה את מה שקדם לכך.

קומה אדם:

ת/19, הודעה מיום 27.6.18 בשעה 17:50.

הולך רגל, שבסמוך לשעה 15:15 הלך ברחוב יגאל אלון סמוך לתחנת הדלק סונול, כאשר על פי תאורו שמע "בום וחריקת בלמים, או שיתכן וזה היה להפך... הסתובבתי וראיתי את הרכב השחור כאשר הוא במרכז הצומת והולכת הרגל, ככל הנראה שכובה על הכביש" (ש' 1-79).

נגב קר מיכל:

ת/20, הודעה מיום 17.6.18 בשעה 14:10.



הלכה עם חברתה, ניצן מזרחי, ברחוב יגאל אלון מכיוון צפון לדרום, חלפו על פני חנות אופיס דיפו והגיעו לעבר מעבר החצייה עם רחוב תוצרת הארץ ופנו שמאלה לכיוון דרך השלום. לפני הכניסה לחברת החשמל שנמצאת במקום "שמעתי צעקה, הסתובבתי אחורה וראיתי רכב שחור קטן נכנס בהולכת רגל, כנראה שהיא צעקה לפני שהוא פגע בה ... העיף אותה באוויר והיא עשתה סלטה ונחתה על הגג של הרכב שהמשיך לנסוע.. והוא עדיין לא עצר ועלה עליה עם 4 גלגלים ונעצר.. את חריקת הבלמים אני שומעת תוך כדי שהוא עולה על הולכת הרגל" (ש' 1-16).

ניצן מזרחי:

ת/21 הודעה מיום 17.6.18 בשעה 14:45

הייתה ביחד עם חברתה מיכל נגב קר, התחילו לצעוד לכיוון דרך השלום "אני שמעתי בום וחריקת בלמים ואז נעמדתי והסתובבתי וראיתי את הולכת הרגל מתגלגלת על מכונית שחורה ומגיעה לתחתית המכונית, ממש נדרסת.."(ש' 1-9).

מכלל הודעות אלו, עולה באופן ברור, למעט עדותו של קומה אדם (שמתלבט לגבי איזה רעש שמע קודם, אם כי מציין בתחילה שנשמעה חבטה), שקודם נשמעה חבטה ורק לאחר מכן חריקת בלמים, כאשר מעדות מיכל נגב קר שומעת את חריקת הבלמים תוך כדי שרכב הסקודה דורס את המנוחה, אז כבר ידוע, שרכב הנאשם כבר ביצע סטייה ימינה ונעצר בצד הכביש (כך על פי הסרטון ואף לפי עדותו וגרסת ההגנה).

הודעות אלו יש בהן כדי לחזק את גרסת המדינה, שהנאשם התנגש ברכב הסקודה, קודם שהגיב להופעתו ב'פתאומיות' מולו בחריקת בלמים, או שתגובתו הייתה תוך כדי ההתנגשות. כמו כן ניתן מעדויות אלו אף ניתן להבין ולקבוע, שגם רכב הסקודה הגיב בחריקת בלמים, שזו התמונה המתוארת בעדותה של מיכל נגב קר ובכך יש כדי לסתור את גרסת ההגנה, שנהג הסקודה חשב שבלם, אולם לחץ על דוושת הגז.

לא בכדי ניסה מומחה ההגנה, מרחבי ל"קעקע" דווקא עדות זו (כפי שאצביע בעדותו), שכן היא איננה עולה בקנה אחד עם הדברים לו טוען, הוא וההגנה בשם הנאשם.

שוב אדגיש, עדויות אלו הוגשו בהסכמה ולא הייתה כל מחלוקת או הסתייגות לגביהן.

אימאן גזמאוי

ת/22 - תיעוד מצבה הרפואי של המנוחה, עת הגיע למקום, עד לפינוייה, (יורחב בעדותו של הבוחן טולדנו, לעניין אופי פציעתה בהקשר לשחרור כלי הרכב).

3. עדים אזרחים נוספים אשר לא היו עדים לאירוע

עמוד 6



בן שקד, בן זוגה של המנוחה:

1/ת הודעה מיום 17.6.18 (הוגש בהסכמה).

ציין שביום זה בשעה 15:20 יצר עמו קשר טלפוני אדם שמסר לו ש"פלורי הייתה מעורבת בתאונת דרכים" **"נראית לא טוב ופונתה לבית חולים איכילוב"**. כמו כן, לשאלת החוקר הדגיש שמדובר במי שהינה אישה בריאה והייתה בדרכה מעבודתה ברחוב תוצרת הארץ לביתה.

גיא שור, (ע"ת 3 לפרוטוקול):

מעיד בהקשר לסרטון שתיעד את אירוע התאונה, **ת.3**

מנהל בית בבית קליפורניה שממוקם ברחוב יגאל אלון 120, פינת תוצרת הארץ 3 (עמ' 16 ש' 17-18). אחת ממצלמות האבטחה בבניין **"מראה את רחוב יגאל אלון, את צומת הרחובות יגאל אלון ותוצרת**

הארץ. נתבקשתי אחרי התאונה להעביר את המידע שיש במכשיר ההקלטה למשטרת ישראל, זה מה שעשיתי" (עמ' 16 ש' 20-22).

לעניין תקינות המצלמה העיד: **"מערכת המצלמות בבניין עובדת תקין, השעון עובד תקין, מראה את השעה בזמן אמתי ונתתי לשוטר שהגיע, את הרשות להשתמש במערכת ולהוריד את הסרטון לדיסק און קי" (ש' 24-25).** ובכל הנוגע לתקינות ואותנטיות הסרטון מדגיש: **"הסרט, איך שהוא, הועבר למשטרת ישראל, כפי שהוא ללא עריכה וללא שינוי" (ש' 27).**

עומד מאחורי דבריו, כפי שמסר במשטרת ישראל ב- **ת.5** מיום 17.6.18 בשעה 16:55, שם מסר את הוידאו לידי של השוטר בוריס וולפסון ומאשר לו את הורדת הסרטון לדיסק און קי.

מכאן עולה, שמצלמת האבטחה פעלה באופן תקין, שגרתי ובמהלך הרגיל שבה מצלמת. לא עלה מעדות זו (ובהמשך של הבוחן וולפסון), שהייתה תקלה כלשהי, בשום שלב עד להורדת הקובץ על גבי דיסק און קי.

4. עדויות השוטרים שהיו מעורבים בחקירת התיק

רס"מ בוריס וולפסון, (ע"ת 2 לפרוטוקול):

בוחן תנועה מיוני 2013, משרת במשטרת ישראל מאז 2011.



גבה את הודעת גיא שור (ת/5), סרק מצלמות אבטחה רלוונטיות לאירוע התאונה והוריד סרטון מבניין משרדים סמוך למקום התאונה "מעל אופיס דיפ" לדיסק און קי (עמ' 12 ש' 1-17). הסרטון - ת/3, הוגש באמצעותו וכן מזכר המסכם את פעולותיו ב- ת/4

מבהיר בחקירתו הנגדית, שכל בוחן יכול ורשאי להוריד סרטון מעין זה המתועד ב- ת/3.

עוד מסביר, שמכיוון שהטופס הפורמאלי בנוגע להורדה והעתקה של סרטון ממצלמת אבטחה, לא היה בחזקתו (טופס משטרתי מובנה), אזי, גבה את הודעתו של האדם (גיא שור), שמסר לידיו את מצלמת האבטחה ממנו הועתק הסרטון, כפי שמצוי ב- ת/5 (עמ' 14 ש' 8-16). בעניין זה הסביר שהורדת הסרטון לדיסק און קי בוצעה באופן ישיר מה-D.V.R. מהן הסיבה, ש"המצלמה נמצאת בדופן הבניין ומחוברת אל מכשיר ה-D.V.R. , בדרך כלל בכבל פיזית שנמתח אליו" (עמ' 15 ש' 4-9).

לעניין תקינות המצלמה והסרטון, ראה "שהמכשיר פועל, מקליט ואני מסוגל לגבות ממנו בלי שום בעיה" (עמ' 14 ש' 31).

בהמשך לעדות העד גיא שור וכהשלמה, הוא זה אשר הוריד את הקובץ, כשבמהלך כך, לא היה עד לתקלה או כשל כלשהם, לא מפי העד שמסר לו ולא תוך כדי הורדת הקובץ.

אינני רואה כל טעות או מחדל בנטילת עדות ממסר הקובץ, ולא מילוי הטפסים שהוגשו על ידי ההגנה (נ/1, נ/2), שכן מדובר בטפסים מובנים שנבנו על סמך פעולות נדרשות לשמירת שרשרת הורדת הסרטון ועל מנת לשמר את אמינותו, מתוך מגמה לתעד את מהלך התפיסה באמצעות השוטר בכל עת לגבי פעילותו. אולם, מקום שבו השוטר עונה על כל הקריטריונים שנקבעו בפסיקה, ובמקרה זה נטילת עדות שבה התייחסות לתקינות המכשיר, אופן הפעלתו והעברתו לבוחן, הרי שאין מניעה מלעשות כך והמוצג, תקין, קביל וכשר.

רס"ב נמרוד מזל, (ע"ת 6 בפרוטוקול):

רכז היחידה, אחראי על המדיה.

בהתייחס ל- ת/3 (סרטון התאונה), צרב את הסרטון שהועבר אליו על ידי הבוחן ביום 18.6.18. לא רשם מזכר על כך, לזיכרוננו קיבל אותו מהבוחנים טולדנו או בוריס, "אחד מהשניים" (עמ' 27 ש' 24-25), אבל כך או כך, הוא זה שצרב את הדיסק און קי, שכן "לאף אחד אין גישה למחשב הזה בכל המחלק.. זה מחשב נעול, זה מחשב משטרתי - אזרחי, כל החומר שמור במחשב הזה" (עמ' 26 ש' 21 - 26), שכן מדגיש, שהבוחנים כפופים לו בנוגע להעתקות קובצי ראיות דיגיטליות ובכלל כך סרטונים, "כל חומר צריך לעבור דרכי".

עוד מוסיף, כי מעבר ל- ת/3, קיבל וצרב סרטון נוסף מצילום קסדה (שהתקבל במייל) ת/10.



בחקירתו הנגדית, מסכים שבדרך כלל אמור לחתום על טופס שהוצג לו על ידי ההגנה (נ/1 ו- נ/2) (עמ' 28 ש' 1-9), אך פורמט זה (שהוצג על ידי ההגנה), לא רלוונטי במקרה זה, כמו סוג המצלמה "המצלמה מצלמת, זה לא משנה מה הסוג שלה" (עמ' 29 ש' 23-24). ובחקירה החוזרת מבהיר, מהו המקרה בו ישתמש במסמך נ/1 או נ/2 וזה "כשהאזרח מביא לבוחן קובץ ספציפי בדיסק און קי או כל דבר אחר, או דיסק צרוב, או מצלמת דרך, אז מתייטר הצורך. או כאשר שוטר מקבל במהלך העדות, אז הוא ממלא זכ"ד או מציין במהלך גביית העדות, הערה שמתעדת את עובדת קבלת הדיסק/סרטון וכו'" (עמ' 32 ש' 4-7).

עד זה, ממשיך את עדויות העדים גיא שור והבוחן וולפסון, כאשר עד זה מבהיר, כי הוא היחיד שמעתיק את הקבצים, במסגרת תפקידו, כך גם עשה במקרה זה.

בנוסף, לא שמעתי מאת ההגנה, למעט הצבעה על אותו טופס שלא מולא כנדרש, שהסרטון המוצג, אינו נכון ואינו מתעד כדבעי את מהלך האירוע.

רס"ר שרון כהן, (ע"ת 5 לפרוטוקול):

בוחן משנת 2008. באמצעותו הוגשו מוצגים, כולם קשורים לנאשם ויפורטו בהמשך ובמסגרת גרסת הנאשם : **ת/6** - הודעת נהג/ נאשם + **ת/6 א'** - טופס הודעה על זכויות חשוד, **ת/7** - הסכמת המחזיק (הנאשם), לחיפוש במחשב, **ת/8** - טופס הסכמה למתן בדיקת שתן, **ת/9** - נטילת דגימת שתן.

סמ"ר הדר גזית, (ע"ת 7 לפרוטוקול):

בתקופה המדוברת, הייתה חניכה בפיקוחו של הבוחן רועי טולדנו.

האירוע זה, לא ביצעה עבודת בוחנות כלל ולא הייתה בזירת התאונה, אלא רשמה דוחות ומזכרים, שעניינם בדיקה של אזרחים שהתקשרו לדווח לגבי התאונה במטרה לברר האם היו עדי ראיה למתרחש ויכולים לשפוך אור ולספק עובדות ותיאור לגבי האירוע. וכן לטלפונים אשר עלו במסגרת מחקרי תקשורת אליהם התקשר הנאשם בסמוך לאירוע.

ת/11 מיום 16.7.18, בשעה 11:17, ענתה אישה שהזדהתה כאשת הנאשם, ציינה שכן זוגה- הנאשם התקשר אליה לאחר התאונה וכשעה קודם לכן. בשום אופן לא במהלך ועובר לתאונה (הנאשם ניהל עמה שיחה בתאריך התאונה בשעה 15:18).

ת/12 מיום 17.7.18, ענתה אישה שציינה שעמה היה צריך להיפגש הנאשם פגישת עבודה, כאשר הנחתה אותו לגבי מקום המפגש, אליו לא הגיע, כשהסתבר מאוחר יותר שהיה מעורב בתאונת דרכים (בנוגע לשיחה במועד התאונה ובשעה 15:12).



ת/13, ת/14, ת/15, כולם מיום 17.6.18, ניסיון לברר עם המודיעים האם היו עדים לאירוע, ללא תוצאה; שמעו רעש והמולה, אך התוודעו אליה, רק לאחר סיומה ולא במהלכה.

רפ"ק קמיונר דורון, (ע"ת 1 לפרוטוקול):

קצין נפגעים של מחוז תל אביב, משרת מזה כ- 25 שנה במשטרה, מתוכן 15 שנים באגף התנועה (עמ' 8 ש' 6-9). בזמן אירוע התאונה, סיים קורס בוחנים וביקש לצאת לתאונה על מנת לתעד אותה ולחקור אותה כחניך בקורס הבוחנים וכמתמחה (עמ' 8 ש' 11-14).

סייע במדידות ובבדיקות, כפי שמסוכם ומופיע במזכר **ת/2** ואשר נרשם ביום 18.6.18 ומומען לבוחן טולדנו שהיה אמון על חקירת התאונה: **".. בת"א יגאל אלון פינת תוצרת הארץ...סייעתי לבוחן במדידות, בבדיקת שדה ראייה, בהתאמת נזקים, בבדיקת תקינות הרכבים בנהיגה שנמצאו תקינים הגה ובלמים"**.

בחקירתו הנגדית הבהיר את פעולותיו בשטח ובמסגרת מה ביצע אותן, כשמדגיש שלא אסף כל ממצא מן השטח וגם אם שרטט סקיצה, הרי שמדובר בכזו שנרשמה לצורך לימודי בלבד (עמ' 10 ו- 11 ש' 6-10 ו- 5-9, בהתאמה).

מכיוון שכך, ביקשה ההגנה את תיק החונכות של העד לצורך בחינת מסמכים הקשורים לתאונה נשוא כתב האישום, ואכן לאחר קבלת המסמכים הרלוונטיים, מצאה לשוב ולבקש לקרוא לו להשלמת עדותו בהקשר לאלו.

במהלך עדות משלימה זו בבית המשפט, שב והדגיש שהינו סייר בוחן במשך שנים רבות ובמהלך כך בדק תקינות של אלפי כלי רכב, וכפי שעשה אף במקרה זה ותעד זאת ב- **ת/2**.

הסביר שכשביקש לצאת לזירת האירוע כחניך, לא היה, אז, **"משהו מיוחד... אמרו תאונה ויצאתי .. אם הייתי יודע שמדובר בתאונה עם הרוג, לא הייתי יוצא כחניך, אלא הייתי עושה את עבודתי בתור קצין נפגעים..."** (עמ' 97 ש' 10-16).

לגבי הסקיצה (מתיק החניכה), אותה הגישה ההגנה וסומנה **נ/8**, העיד שתיעד את הנזקים בשני כלי הרכב; בסקודה - **"נזק בפגוש ודלת אחורית, מעיכה מגובה של 25 ס"מ ועד 60 ס"מ מאחור לפנים מ- 0 ועד 10 ס"מ"**, כשמבהיר, שכשרשם **"גובה"**, התכוון לגובה **"מפני הכביש"** (עמ' 98 ש' 16-20).

לגבי רכב הרנו - **"נזק בחזית, כולל טמבון, לוחית זיהוי, שבר בפנס שמאלי קדמי ומכסה מנוע. גובה מ- 0.55 עד 1.2"** (עמ' 98 ש' 22-24).

לשאלת ההגנה, מסכים שלא בדק תקינות אורות בלמים ברכב הסקודה, למרות שעובדה זו רלוונטית לחקירת התאונה (עמ' 100 ש' 13).



עוד מציין, שאכן במקום בוצעו עבודות במדרכה המערבית, אך לטעמו "אין קשר בין התאונה למדרכה ששם היו העבודות. המדרכה הייתה מגודרת בחלקה. החלק הקרוב לכביש היה תקין... השאירה (הגדר) מרחק למדרכה פעילה, שזה 1.2 (מטרים), שזה יפה מאוד" (עמ' 100 ש' 18-28).

במסגרת חקירתו (הראשית), התייחס העד למספר מסמכים, שאף הם נמצאו בתיק החונכות, מהם הסתייג, העיד שאינם מושלמים, מבולבלים, לא מדויקים בלשון המעטה, להוכחת דבריו, היפנה למסמך שהוצג לו, לכך שנרשמו עובדות השייכות לתאונה אחרת מאותו היום. הסביר שניתן להבין, שמדובר בטיוטות עליהם כיתוב של החונך, (הבוחן שחנך אותו אז), עם הערות תיקון, אבל בעיקר אינו חתום עליהם ועל כן אינו עומד מאחוריהם, כמסמכים שיש להסתמך עליהם. מסמכים אלו לא הוגשו, לא נחקר לגביהם בחקירה נגדית ולפיכך, לא מצאתי להתייחס לחלק זה של עדותו.

לגבי נ/8 ומשמעותו, אתייחס בהמשך, כאשר אדגיש שמדובר בחניך, שרושם הערות ומשרטט סקיצות, אשר ללא אישור שלהן על ידי החונך, יש להתייחס אליהם בזהירות רבה, כפי שמסכים לכך גם העד המומחה של ההגנה, רונן מרחבי.

רס"ר רחמים אליהו, (ע"ת 10 בפרוטוקול):

סייר תנועה משנת 1991.

הגיש דוח פעולה ת/35, מן הדוח עולה שביום האירוע הגיע לזירת האירוע לאחר שנקבל דיווח לגבי פינוייה של הולכת רגל כבת 50, במצב קשה. כשהגיע למקום נכוו 2 הנהגים המעורבים וכלי הרכב היו במקום. לשאלתו ענה נהג רכב הסקודה מיצר רמי ומסר גרסה ראשונית, אשר תואמת את הודעותיו במשטרה ואת עדותו בפניי והיא, ש"נע ביגאל אלון צפון לדרום נתיב 2 מימין, נפגע בחלקו האחורי של רכבו וכתוצאה מן הפגיעה נהדף קדימה, ניסה לעצור רכבו, אך ללא הצלחה ופגע בהולכת רגל שחצתה המעבר יגאל אלון ממזרח למערב, לטענתו הבחין בהולכת הרגל טרם הפגיעה ברכבו אך לא הצליח למנוע הפגיעה בה".

העד מוסר, כמו עדים נוספים, ובעיקר כמו העד טולדנו (כפי שiorחב בהמשך), כי לא ידע בנקודת זמן זו, שמדובר בתאונה שתוצאתה קטלנית.

רס"מ רועי טולדנו (ע"ת 9 בפרוטוקול):

שוטר משנת 2009 ובוחן תנועה משנת 2013.

טיפל במספר לא מבוטל של תאונות קטלניות, (כך על פי עדותו, בשנה החולפת ב- 6 כאלה). הוא הבוחן אשר הגיע לזירת התאונה והיה אחראי על חקירת התאונה עד להגשת כתב האישום בתיק. באמצעותו הוגשו המוצגים ת/23 - ת/31, אשר מתעדים את הפעולות שביצע והפיק במהלך חקירתו את התיק.



תיאור האירוע על פי הסרטון- ת/3 ודוח הצפייה שבוצע על פיו- ת/27

העד מתאר את האירוע, גם תוך התייחסות לסרטון ת/3, אשר מתעד את התאונה ומציין, שמדובר בתאונת **דרכים חזית - לאחור**, כאשר בכביש בצומת המדובר קיימים 2 נתיבי נסיעה לכל כיוון (דרום/צפון), ניתן לראות כלי רכב נוסעים מאטים, הולכי רגל וכו', או יום, מעבר חצייה מסומן היטב על הכביש, אין עומס תנועה.

ב- "15:15:42 ניתן לראות את המנוחה מגיעה מרחוב תוצרת הארץ מכיוון מזרח למערב, מתקדמת לכיוון מעבר החצייה בהליכה רגילה, היא נעצרת לפני שהיא מתחילה לחצות, ממתינה שתוכל לחצות בבטחה. רכב הסקודה מאט עד כדי עצירה בנתיב השלישי משמאל ורכב הנאשם מגיח מאחור, פוגע ברכב הסקודה מאחור ובעצם מטיח אותו קדימה, כאשר רכב הסקודה נושא את הולכת הרגל על מכסה המנוע, עד שהיא נופלת לפניו ונדרסת על ידו. מהכיוון הנגדי מגיע רכב "ל", של אחד מעדי הראייה. רכב הנאשם נעצר בצד ימין אחרי התאונה, כלומר הוזז ממקומו הטבעי, היכן שהיה אמור להישאר ורכב הסקודה נשאר עומד, כפי שמצוין בסקיצה שלי" (עמ' 49 ש' 1-16).

וממשיך ומרחיב לגבי אופן הליכת המנוחה: "הנאשם מגיע בנסיעה רצופה, כאשר רכב הסקודה, רואים בצורה ברורה שהוא מאט עד כדי עצירה, הולכת הרגל חוצה, כפי שאני מתרשם מהליכתה שהיא חוצה, היא יודעת שהיא חוצה בבטחה, שהיה לה קשר עין עם רכב הסקודה שאפשר לה לעבור" (עמ' 49 ש' 18-21).

וכן מתאר את אופן נהיגת הנאשם: "... רכב הסקודה מגיע, מאט עד כדי עצירה ורכב הנאשם מגיע מאחור במהירות שהיא מהירות קבועה וללא בלימה, פשוט פוגע בו מאחור... זו תאונה של חזית באחור..." (עמ' 49 ש' 23-26).

ומסכם לעניין אחריותו ורשלנותו של הנאשם, "בסופו של דבר, הולכת הרגל חצתה 9 שניות... חוצה 2 וחצי נתיבים, כאשר אין תנועה מדרום לצפון, בהליכה רגילה, אור יום... היו שם מספיק דברים שצריכים להגיד לנהג, לנאשם, לעצור או להאט לפחות. אני מפנה לדברים הנוספים שהם, תמרורים, מעבר חצייה מסומן, רכב הסקודה שהאט את המהירות שלו..." (עמ' 51 ש' 17-22).

העד היפנה לדוח הצפייה שנערך על ידו ונרשם עלי כתב ב- ת/27, שם ניתח את הזמנים על פי **נקודות משמעותיות עובר ובזמן התאונה**, הגעת המנוחה לקו הקריטי - שפת מעבר החצייה המזרחי, שם ממתינה לעת שתוכל לחצות (15:15:45 **תמונה 1**), כשהמנוחה נמצאת על מעבר החצייה (בין הפס השישי לשביעי), ניתן לראות את רכב הסקודה ולאחריה רכב הנאשם (15:15:53 **תמונה 2**), פגיעת רכב הרנו ברכב הסקודה חזית לאחור (15:15:53 **תמונה 3**), הפגיעה בהולכת הרגל על ידי רכב הסקודה, כאשר הוא נושא אותה על מכסה המנוע (15:15:54 **תמונה 4**) ולבסוף, דריסת המנוחה על ידי רכב הסקודה, דרומית למעבר החצייה ובה בעת, רכב הרנו מוסט לימין הדרך על ידי הנאשם (15:15:57 **תמונה 5**).



לשאלת ההגנה בנוגע להעדר פענוח הסרטון "פריים ביי פריים" עונה, שהם מבצעים לעיתים פענוח שכזה במעבדה דיגיטאלית, כשנדרשים לכך וכאשר יש מחלוקת לגבי נתונים של מרחק חצייה ומהירות נסיעה, זאת לצורך שחזור בתאונות דרכים בהן מעורבים הולכי רגל. **אולם במקרה זה לא היה צורך בפענוח מעין זה, הנתונים ברורים ואין כל מחלוקת לגביהם;** רכב הסקודה התקרב באיטיות למעבר החצייה עד כדי עצירה, ולגבי רכב הרנו, לא עלתה טענה שנהג במהירות מופרזת, או נהיגה פוחזת (מדובר בשטח עירוני, שם המהירות המותרת היא של 50 קמ"ש) ואין צורך בקביעת מהירות שכזו (עמ' 67 ש' 13-21).

מעיד לגבי עבודת הבוחנות שבוצעה על ידו בתיק:

בדיקת כלי הרכב ושחרורם בשטח לבעליהם

במסגרת אותה עבודת בוחנות וטרם הגעת הבוחן לבית החולים, כלי הרכב המעורבים של הנאשם ורכב הסקודה, נבדקו בנהיגה במקום, נמצאו תקינים מבחינת הגה בלמים וצמיגים "זאת אומרת שהם יכלו להניע ולנסוע". לא הועלתה כל טענת ליקוי באחד מכלי הרכב, "אני מעריך שאם זאת הייתה תאונה קטלנית, היינו גוררים את הרכב כדי (שזו) תהייה ראייה בתיק. זה הנוהל.. בתחילה, התאונה הוגדרה כתאונה קשה ולא קטלנית" (עמ' 52 ש' 17-31).

אופי הפציעה של המנוחה, כפי שהוגדר, בשלב הראשוני

לפי **ת/23** - קיבל את דיווח על אירוע ת.ד. "פציעה קשה" והגיע למקום התאונה בשעה 16:10 ביחד עם השוטרים בוריס וולפסון (שכבר היה במקום) והחל לגבות עדויות ודורון קמיונר, במעמדו כחניך. קיבל מידע ראשוני מסייר שהיה במקום (ע"ת אברהם אליהו). נמסר מהבוחן בוריס, כי נמצא סרטון אחד רלוונטי. ביצע עבודות בוחנות ולאחר שסיים נסע לבית החולים, שם פגש במשפחת המנוחה ונודע לו שהיא נפטרה מהחבלות. ציין שכלי הרכב לא נגררו.

בחקירה נגדית בעניין זה עונה "כמובן שהייתי מופתע, לא הייתה לי שום אינדיקציה לכך לפני זה.. מכיוון שהייתה לי אינדיקציה שהולכת הרגל פונתה כשהייתה בהכרה, נאמר לי שהיא שוחחה בטלפון, עוצמת הנזקים..." (עמ' 57 ש' 18-21). זיהה במקום, שמדובר בנזקים משמעותיים, אבל לא הרסניים (עמ' 53 ש' 4-7). ועוד מעיד בעניין זה, "רכב הסקודה הוא רכב מיני, קטן, כתם הדם שהיה במקום היה יחסית קטן... ולכן לא עלה שום חשש כזה" (עמ' 57 ש' 28-29).

לעניין מצבה הרפואי של המנוחה בסמוך לאחר התאונה, כעולה מ- ת/22 תיעוד רפואי ממד"א מיום התאונה 17.6.18, ושהוגש בהסכמה ומשם עולה, ככתוב באנמנזה "ת.ד. הולכת בת 33 נפגעה מרכב חולף ונמחצה בין שני רכבים... בהגיענו בהכרה מלאה, מתמצאת, מתלוננת על כאבים בחזה קושי בנשימה ולא מרגישה את הרגליים.." ובהמשך נרשם באבחנה משוערת: "חבלה רב מערכתית", פונתה למיון איכילוב.



בעניין ממשיך ומוסיף לשאלות ההגנה, שערך בדיקת בלימה בכלי הרכב ולא עלתה כל טענת ליקוי מאחד מן המעורבים ובהדגשה לטענות שכאלו מצד הנאשם בשום שלב, גם לא לאחר התייעצות עם עורכי דינו וגם לא בחקירתו השנייה (עמ' 58 ש' 7-12).

מכל המקובץ לעיל, ניתן לקבוע, **שהתאונה הוגדרה כקשה**, אך לא קטלנית, בהגיע מד"א למקום, הייתה המנוחה עדיין בהכרה וכך גם פונתה **(ת/22)**. לא מצאתי להטיל ספק בנאמר בהקשר לכך, בעיקר כאשר נושא זה שב ועולה במספר מקומות ועל ידי מספר עדים נוספים, שאחד מהם הוא הנאשם, שנחקר תחילה בגין עבירה של **גרם חבלה של ממש** ורק באותו יום בשעת ערב מאוחרת בעבירה שבה הואשם בכתב האישום, **גרם מוות (ת/29 ו- ת/6)**, בהתאמה).

אינני מקבלת את עמדת ההגנה, ששחרור כלי הרכב במועד בו נלקחה ההחלטה, היה שגוי והוא תאם את הנהלים. גם בהסתכלות בדיעבד ולאור ראיות משמעותיות ורבות בתיק, אינני מוצאת שמדובר במחדל, זאת לאור האמור לעיל, לאור טענות הצדדים שלא היו ליקויים ברכב (גם לא לטענת הנאשם) אבל ובעיקר נוכח ביצוע בדיקת תקינות כלי הרכב, אשר נמצאו תקינים בנהיגה, ולעניין ליקוי בנוגע **לאורות בלם צדדיים** של רכב הסקודה, גם נתון זה נבדק, נמצא ותועד **כלא תקין**, עוד בזירת התאונה, **כאשר אור בלם אמצעי בשמשה אחורית, נמצא תקין**.

בנוגע לכך, אפנה לחוברת "**הנחיות לטיפול בנורות כלי רכב ואיסופן לצורך בדיקת מז"פ**" הנחיית מדור ת.ד. 06/11, שהגישה ההגנה **(נ/5)**, משם ביקשה להצביע על כך שהנורות לא נאספו, כדי לקבוע ממצאים בנוגע לכך ועל פי סעיף 1 בהנחיה, שם נרשם בסעיף 1: "**מעבדת סימנים וחומרים במטא"ר בודקת, בין היתר, נורות של כלי רכב המעורבים בתאונות, זאת בכדי לנסות ולקבוע האם נורה כלשהי בכלי הרכב האירה בעת התאונה, או שלא האירה**".

אולם, כפי שציינתי לעיל, הנורות נבדקו מיד לאחר התאונה והממצאים לגביהם נרשמו ולא עלתה כל טענת ליקוי בכל רכב שהיה מעורב.

ממצאים והתאמת נזקים ת/24 , ת/26 ו- ת/26א'

בהגיעו לזירת האירוע, תעד את הממצאים בזירה ושרטט סקיצה, ממנה ניתן לראות את מצב הזירה, כיווני נסיעה, תמרורים ועוד, כאשר לאחר ביצוע התאמת נזקים, בין השברים לכלי הרכב, להם הם שייכים, אך גם בין כלי הרכב עצמם, כך נמצא, שיש התאמה ו"**טביעה של מספר חלקי של לוחית זיהוי של רכב הנאשם על פגוש אחורי של רכב הסקודה**, (תמונה 26 בת/26א') **וכן התאמת השברים שנמצאו על מעבר החצייה, שבר לוחית זיהוי אחורי של רכב הסקודה ופנס קדמי שמאלי של רכב הנאשם**" (עמ' 48 ש' 1-10 ו- בעמ' 51 ש' 6-10).

בחקירתו הנגדית, בעניין זה, כשמופנה לשבר פלסטיק שנראה בתצלום ב- **ת/26**, אומר, שכל ממצא שמצא על הכביש והתאים לכלי הרכב, נמצא וסומן בתוך הסקיצה, **ת/24**. ומדגיש מה נמצא: "**מה שמצאתי על הכביש, זה חלק**



פלסטיק של פנס קדמי שמאלי רכב הנאשם והותאם לפנס של רכב הנאשם. בסמוך לו נמצא מסגרת לוחית זיהוי של רכב הסקודה והוא הותאם לרכב הסקודה. זה החלקים שהותאמו... החלק הנוסף שם, אני לא יודע מהו" (עמ' 62 ו- 63 ש' 24-32 ו- 1-7, בהתאמה).

בעניין זה אומר, כי עד לרגע זה לא הבנתי את הרלוונטיות של אותו חלק ולא מצאתי טענה כלשהי של ההגנה כי החלק המדובר שייך לתאונה וכי הוא שופך אור על הבנת האירוע, או משנה אותו. מה גם שההגנה עצמה, עד לסיום ההליך, לא ציינה שחלק זה שייך לאחד מכלי הרכב.

ההגנה מציינת, כי התאמת הנזקים הייתה צריכה לקבוע אף גובה ומידות מפני הכביש, זאת לצורך הבנה של התאונה והאם רכב הנאשם בלם את רכבו קודם ההתנגשות, כשהיא מוצאת חיזוק לטענה זו בדוח הבוחן ובסקיצה שערך העד קמיונר (נ/8), אשר היה חניך אותה העת ויצא למקום לצורך לימודי.

גם אם אקבל זאת (וכבר אמרתי שיש קושי להסתמך על ממצאים שקבע החניך, ללא שאלו הועברו לבחינה ובדיקה של הבוחן בשטח), הרי שיש מספיק ראיות וממצאים מהם ניתן להבין את מהלך התאונה, כולל מתי בלם רכב הנאשם, כאשר נתון זה יכול להילמד אפילו מגרסת ההגנה, על פי העד עידן פרג' (אתיחס לכך בהמשך בעדויות מומחי ההגנה).

שדה הראייה, תנאי הדרך

העד מעיד, כי "כל התנאים אידיאליים, התנועה פתוחה, שטח עירוני, הכביש רחב ופרוש לעיניך, עומד רכב לפני מעבר החצייה ונהג... שאולי עסוק במשהו אחר.. פגע חזית באחור" (עמ' 50 ש' 6-9).

מפנה ל- 26/ת 26 ות/26 א' בעיקר לתמונות 20, 21 ו- 22, שם שדה הראייה, מכיוון צפון לדרום הוא כזה "שניתן לראות ממרחק רב את רכב ב' הסקודה, כאשר הוא לפני מעבר החצייה, ניתן לראות את מעבר החצייה המסומן על הכביש, את תמרורי 306 שמסומנים בתרשים (ת/25) והולכי רגל משמאל ומימין" (עמ' 48 ש' 11-16).

אכן, עיון בתמונות הללו מעלה ששה הראייה פתוח לפני, ללא כל מגבלה או חסימה והדרך על כל תנאים פרושים לפני הנהג.

מפנה ל- 24/ת, שם פירט בנוגע לכך, "שדה ראייה 100 מטר מדוד ואף יותר לעבר רכב הסקודה שהוא עומד לפני מעבר החצייה. שדה הראייה הזה מתייחס גם לאור הבלם שנמצא על שמשת הסקודה... גם להולך הרגל.. או שעומד על הקו הקריטי... ממקום זה ניתן להבחין במעבר החצייה המסומן, בתמרורים, בתמרורי האזהרה" (עמ' 50 ו- 51 ש' 27-32 ו- 1-2, בהתאמה).

בחקירתו הנגדית בנושא זה, מסכים כי במקום בוצעו עבודות שיפוצים במבנה סמוך בצד ימין (מכיוון נסיעת הנאשם), זאת כפי שמסומן על גבי ת/28.



הסביר את **אופן ביצוע ניסוי שדה הראייה**, זאת כאשר החנה את רכב הסקודה לפני מעבר החציה ובמרחק של 100 מטרים משם, העמיד רכב דומה לרכב הנאשם, מאזדה 3 מזדמן (ת/26 תמונה 22) ומתוכו צפה ורשם את מה שניתן לראות, כפי שפירט; תמרורי 306, הולכי רגל על מעבר חציה, רכב הסקודה ומעבר החנייה (עמ' 71 ש' 6-21 ובעמ' 73 ש' 1-4).

מכיר את הנחיית מדור ת.ד לעניין ניסוי שדה ראייה (ההנחייה הוגשה וסומנה נ/6 על פי תיקון הסימון בפרוטוקול הדיון מיום 11.3.19 עמ' 89 ש' 7), אף פועל על פיה, כאשר **"תמצית ההנחייה... אנחנו צריכים לבצע את הניסוי קרוב ככל שניתן לסיטואציה בה קרתה התאונה... רכב דומה שהוא מאזדה 3, רכב פרטי... וזה קרוב ככל שניתן למקרה שלנו"** (עמ' 73 ש' 6-12).

לא זוכר מדוע לא נערך הניסוי בהשתתפות רכב הנאשם ובנוכחות הנאשם.

עוד מסביר לעניין אופן ביצוע הניסוי ולשאלת ההגנה בדבר היות רכב הנאשם בנטייה ימינה בנתיב הנסיעה: **"ניסוי שדה הראייה הוא בתוך הנתיב, רוחב הנתיב הוא 3.20 (מטרים), 20 ס"מ לפה, מטר לפה, לא ישנה את העובדה שאת רכב הסקודה היה צריך לראות, את התמרורים היה צריך לראות, התשובה שלי לא הייתה משתנה גם אם הוא (הנאשם) היה בנתיב אחר לגמרי, דהיינו בנתיב הימני"** (עמ' 74 ש' 10-13).

לא הבנתי אף אני את השאלה הדקדקנית בנוגע לכך, שכן, הנהיגה היא דינאמית ומשתנה, כאשר איננו יודעים האם 100 מטרים קודם הצומת מצב כלי הרכב לעניין מיקומם בתוך הנתיב, בנתיבים שונים, או המרחק שלהם האחד מן השני היה זהה לזה שנראה בסרטון ת/3, או כפי שנסתים באירוע הטראגי, שבו רכב הנאשם נמצא מעט מימינו של אחור רכב הסקודה. עניין זה בוודאי מתחדד כאשר מדובר בשדה ראייה פתוח לפנים למרחק של 100 מטרים ויותר, כשאין טענה בדבר מחסום או מניעה כלשהי.

לשאלת ההגנה העד מסכים ש"ייתכן בשלב כלשהו, רכב הסקודה כן מסתיר לרכב הנאשם את הולכת הרגל, אך לא נשכח שהיא חצתה שניים וחצי נתיבים כשהיא גלויה לעיניו, כשרכב הסקודה בולם ומאט להולכת הרגל במעבר החציה" (עמ' 74 ו-75 ש' 26-32 ו-1-4, בהתאמה).

בהתייחס ל"סקיצת מצבים", ששורטטה על ידי הסנגור במהלך הדיון ומתארת נהיגת רכב הנאשם במהלך 100 מטרים כאשר בכל מקטע נהיגה, שדה הראייה שלו מוגבל על ידי כלי רכב שחולפים ובאים ממולו (נ/7, על פי התיקון בפרוטוקול הדיון בעמ' 89 ש' 8), עונה, שקשה לו להתייחס אליה שכן **"אין פרופורציות, רכב הנאשם קטן, רכב הסקודה גדול (כאשר המציאות הפוכה), האופציה הזו יכולה להיות כמו כל אופציה אחרת, אבל לפני התאונה ניתן לראות שרכב הסקודה מאט ... ולרכב הרנו לוקח עוד פרק זמן לפגוע בו, זאת אומרת שהם לא נוסעים בצמוד אחד לשני (כמו שהסקיצה מתארת), והמרחק ביניהם מתקצר. מבחינה אופציונאלית הסקיצה יכולה להיות במובן שאם מפרקים כל מהלך בנפרד"** (עמ' 57 ש' 7-13).

מתשובה זו ומהגיגונם של דברים ומושכלות היסוד, לא ניתן לקבל את הסקיצה המתוארת, שכן היא מתארת מקבץ של



מספר מהלכים כשבכל מהלך ומהלך ובדיוק רב, מגיע רכב ממול אשר מסתיר את שדה הראייה קדימה, כאשר באותה נקודת זמן, רכב הרנו נמצא בזווית מסוימת אל מול אותה זווית של רכב המגיע ובמרחק מרכב הסקודה שמונע ממנו את שדה הראייה כלפי הולכת הרגל בכל רגע נתון ובכל מקום בו נמצאת על מעבר החצייה וכל זאת במרחק של 100 מטרים ולפחות למשך 9 שניות, ובל נשכח כי יש צורך **בהתקיימות כל המהלכים גם יחד**, הרי שלא ניתן לקבל אפשרות זו והיא בבחינת **משאלת לב, שאין לה על מה להסתמך**.

בהמשך לכך, מפנה העד ל- **ת/27** (דוח צפייה לסרטון - **ת/3**), שם ניתן לראות, שהולכת הרגל נעמדת על הקו הקריטי (על המדרכה בתחילת מעבר החצייה, **תמונה 1**), בשעה 15:45 ורק בשנייה 53, דהיינו, 9 שניות לאחר מכן נמצאת באמצע הנתיב השמאלי, שאז ייתכן שהיא מוסתרת, אך קודם לכן, היא גלויה לעיני כל (עמ' 76 ש' 27-30 וכן בעמ' 79 ש' 1-4).

בכל מקרה מציין העד, את הברור מאליו והוא: **"על כלי הרכב לשמור מרחק... אם הם מרגישים ששדה הראייה שלהם מוגבל, מורידים את הרגל מהגז, ואם לא רואים, לא נוסעים"** (עמ' 76 ש' 1-6) וכך במצב שגרתי שבו **"כלי רכב נוסעים אחד אחרי השני בכל מקום כל הזמן. זה נכון שככל שאתה מתקרב לכלי הרכב לפניך, שדה הראייה מסתיר לך"** (עמ' 77 ש' 1-6).

מכל האמור לעיל, אני קובעת כי הצומת וסביבתו אינם חסומים לכלי הרכב המגיעים משני עברי הכביש ובכיוונים מנוגדים, אין צמחייה שמסתירה את הצומת וזאת למרחק של 100 מטרים קדימה לפני הצומת, כך שהנאשם יכול היה לבחון את הדרך כבר למרחק זה "ואף יותר", בוודאי שצריך היה לראות בשלב כלשהו את הולכת הרגל, אשר עמדה על שפת המדרכה והייתה גלויה במהלך כך, משך של 9 שניות עד לרגע הפגיעה. כמו שהיה עליו להבחין ברכב שלפניו שמאט את נהיגתו, גם אם אורות הבלם לא פעלו וגם אם לא בלם עדיין על הדוושה.

תנאי הראות היו טובים ואור יום כשרכב הנאשם היה במרחק סביר מרכב הסקודה, שאפשר לו בלימה בזמן, לו רק דעתו לא הייתה מוסחת. (לעניין זמן תגובת הנאשם, בהיעדר אורות בלם, אתייחס בהמשך).

סימני בלימה/סימני האצה/ מקום אימפקט/הזזת רכב הנאשם

העד מעיד, כי לפי עבודת הבוחנות שביצע בשטח הוא קובע שלא נמצאו סימני בלימה או צמיגים הקשורים לתאונה הרלוונטית (עמ' 51 ש' 11-6).

בעניין זה ולשאלות ההגנה עומד על כך, שהנאשם הזיז את רכבו ולא נעמד במקום התאונה, כפי שהיה מצופה שיעשה וכפי שעשה נהג רכב הסקודה **"אחרי האימפקט אני רואה דרדור של רכב הנאשם לצד ימין ולא עצירה במקום, לא בלימת חירום"** (עמ' 55 ש' 19-24).



מסכים שמקום האימפקט היה לפני מעבר החצייה, **"אחד המשיך ימינה (הנאשם) ואחד המשיך ישר (נהג הסקודה)"**. כלי הרכב התנתקו האחד מן השני לפני מעבר החצייה (ת/27 תמונה 4), **"ייתכן שמדובר ב- 10 מטרים לפני הצומת"**, בכל אופן, בעת הפגיעה במנוחה, רכב הרנו לא היה "דבוק" לאחורי רכב הסקודה (עמ' 74 ש' 9-21).

לשאלת ההגנה, מעריך, שאם מודדים את המרחק בין חזית רכב הרנו, לפני מעבר החצייה ועובר לפגיעה ברכב הסקודה, עד לעצירת רכב הסקודה, הוא עומד בין 22-30 מטרים. מאידך אינו יודע להעריך את מרחק עצירת רכב הנאשם- הרנו, שכן לא נעצר במקום, אלא הוא הוזז על ידי הנאשם הצידה ובכך מנע את היכולת לבצע את אותה המדידה התבקשת על ידי ההגנה (עמ' 65 ש' 9-24).

לגבי תמונה שמספרה 3214 ואשר הוצאה מתוך ת/26 והגדלה שלה (סומנו נ/3 ו- נ/3א'), מתייחס ואומר: **"זה מקטע שלא ניתן לקשור אותו למי מהרכבים. אני רואה הטבעה של צמיג. סימן בלימה הוא ארוך יותר. סימן בלימה מתחיל באופן בהיר והופך לכהה, הפוך ממה שנראה בתמונה"** (עמ' 58 ש' 20-27) ומבהיר שלסימן הזה אין כל קשר לתאונה, שכן **"לרוב, כאשר נמצא סימן בלימה במקום התאונה, סימן שהוא טרי, אנחנו לא נמצא אותו כאחד, אנחנו נמצא אותו כשני גלגלים קדמיים שבולטים, כשאחד מהם ממשיך להשתפשף אז הוא נעלם... כנראה שמדובר בסימן שהוא ישן..."** (עמ' 59 ש' 26-30). מסביר כיצד ניתן להיות סימן כזה שקשור לתאונה: **"לא מדובר על מקטע קטן, אלא סימן ארוך, שיש לו התחלה ברורה והוא בהתהוות, מתחיל בגוון בהיר, ככל שהבלימה יותר ארוכה, הגוון מתכהה"** (עמ' 60 ש' 1-3) ועוד, **"סימן בלימה, היינו רואים אותו בברור, גם לפני וגם אחרי השטח הלבן (המסומן על הכביש), הוא מאוד מאוד ברור"** (עמ' 60 ש' 28-31).

רכב הרנו, כך על פי עדותו, לא בלם בלימת חירום ועובדה היא, שלא נעצר במקום, אלא המשיך פנה לימין הדרך, שם נעצר. עובדה היא שרכב הסקודה אשר בלם ואף נותר על מקומו, לא הותיר סימני בלימה על הכביש.

בנוסף מעיד כי סימן הבלימה אינו תלוי במהירות הנסיעה, אלא בעוצמת הבלימה (עמ' 60 ש' 4-5).

מאחר והעד אינו מסכים כלל וכלל שמדובר בסימן בלימה הקשור לתאונה מן הטעמים שציין לעיל, נשאל על ידי ההגנה, האם ייתכן שמדובר באותה התמונה, נ/3, בסימן שיכול להתפרש כסימן האצה של רכב הסקודה, אשר לטענתם בטעות לחץ על דוושת הגז וזאת הסיבה שנעצר במרחק גדול ממקום הפגיעה במנוחה, עונה שאינו מקבל הנחה זו ושולל אותה מניה וביה, מן הטעם, שבבואו לבחון תאונה והגורמים לה **"לא מסתכלים על נתון ספציפי אחד, יש מגוון ראיות, חלק מן הראיות הן סרטון... רואים שרכב הסקודה נעצר וקיבל מכה מאחור..."** (עמ' 61 ש' 8-13).

ועוד מניח, שגם לו היה זה נכון, מה שנוגד את הראיות בתיק, הרי שאזי הוא מסופק שרכב סקודה חדשני, כמו הרכב המעורב, שמצויד במערכות הגנה חדשניות (ABS), יצליח להותיר סימן כזה על הכביש (עמ' 61 ש' 15-24) ולו חשב או היה חושד שסימן זה קשור לתאונה באופן כלשהו היה מצרף אותו ללוח התצלומים. כך או כך, מצב הכביש, לאחר התאונה על הממצאים, תועדו בתמונות והם מונחים בפני הכול לבחון, ללמוד ולבקר את העבודה שבוצעה.



משיב, שלבד מ- 3 קיימים סימנים נוספים רבים, שכן זה כביש בעל 4 נתיבי נסיעה ובכל יום חולפים שם אלפי כלי רכב ביום, ועדיין לאחר שבחן את הסימן המוצג לו ולאחר חשיבה מחודשת, לאור שאלות ההגנה, עומד על כך, **שאינו רלוונטי לתאונה** (עמ' 61 ו- 62 ש' 25-31 ו- 1-17, בהתאמה).

לנושא זה אתייחס במשך, בפרשת ההגנה, אולם כבר כעת אומר, שנראה שההגנה אינה בטוחה לעניין סימן זה, שכן תחילה טענה להיותו סימן בלימה וחקרה רבות, ורק לאחר מכן העלתה השערה שמדובר בסימן האצה.

מהירות כלי הרכב המעורבים

המדינה אינה טוענת למהירות מופרזת של רכב הנאשם, אלא אך ורק שלא נהג במהירות המתאימה לתנאי הדרך המשקללת את כלל הנתונים כפי שמתוארים בכתב האישום.

לשאלות ההגנה, בנוגע לסוגיית המהירות, מתייחס העד ומעיד, שאין להסתמך על הנזק הנראה לעין לקביעת מהירות, שכן **"היום הרכבים בנויים כך שיקרסו, על מנת לשמור על תא הנהג"** ובהמשך מצין, ש**"אני יכול לומר שהמהירות של הרנו לא נראית מהירות גבוהה מאוד"** (עמ' 65 ש' 28-31).

מבהיר, שכאשר רשם את המילה "מהירות" ב- 28/ת בקשר לנהיגת הנאשם, הרי שנקט בה, בהתחשב בכך ש**"בהתקרב נהג למעבר חצייה, עליו להאט את מהירותו, עד כדי עצירה... יתרה מכך, כשהוא רואה כלי רכב לפניו. ביחס למהירות הסקודה, נהג רכב הרנו במהירות גבוהה, שלא אפשרה לו לעצור את הרכב"** (עמ' 66 ש' 1-6).

לגבי מהירות רכב הסקודה, מעיד שרואים בסרטון באופן ברור, שאלמלא היה פוגע בו רכב הנאשם, רכב הסקודה אשר כבר החל להאט את עד למאוד, היה עוצר לפני מעבר החצייה, כשניתן להבחין שהולכת הרגל עוברת **"בצורה חופשית ובטוחה"** (עמ' 66 ש' 13-30).

מקדם חיכוך/ בדיקה באמצעות ויריקום?

העד מעיד, שקבע מקדם חיכוך אומדני של 0.7, **"מדובר בכביש אספלט תקין, ישר ויבש"**. לא השתמש במכשיר הויריקום, מכיוון שמדובר בתאונת דרכים חזית לאחור ועל כן, לא נדרש במקרה זה (עמ' 64 ש' 1-2). רק מקום שיש פגיעה בין רכב להולך רגל, יש להשתמש במכשיר הויריקום.

"לא רואים פה משהו אחר, אין פה שום גורם אחר שהיה גורם לרכב הסקודה, שניתן לראות שעוצר ובולם והולכת הרגל לא לחוצה ממנו... לכן, זו תאונה חזית לאחור שלרוב נגרמת כתוצאה מהסחת דעת" (עמ' 64 ש' 4-13).



ועוד מבהיר, כי אמנם המשכה של אותה תאונת חזית אחור גרמה לפגיעה בהולכת הרגל, אך הפגיעה הייתה על ידי צד ג' (רכב הסקודה), "לו רכב הנאשם היה פוגע בהולכת הרגל, הייתי מבצע ניסוי ויריקום. רכב הסקודה לא היה בבלימה, אלא לקראת עצירה" (עמ' 65 ש' 1-8).

גם על פי עדות מומחה ההגנה, לא שמעתי שביצע בדיקה במקום וקביעה שיש צורך בקביעת מקדם חיכוך שונה והסבר לכך, בהיעדר נתון אחר, אקבל את קביעת עד המאשימה בנושא זה.

אור הבלמים של רכב הסקודה והשפעת נתון זה על זמן תגובת הנאשם

לגבי אור הבלם של רכב הסקודה, מפנה את ההגנה לבדיקה שביצע בשטח, שם מצא שאור הבלם במרכז השמשה דולק, זאת על אף שמתקשה לראות זאת בסרטון (עמ' 67 ש' 25-26). מאשר שהאורות הצידיים של רכב הסקודה לא פעלו (עמ' 68 ש' 29-32). בהקשר לכך מסכים, שיש חשיבות לאורות הבלמים "אבל גם להתקצרות המרחק בין הרכבים, אנחנו מדברים על נסיעה בתוך העיר, גם להולכת הרגל שחוצה 2 וחצי נתיבים יש משמעות, ששדה הראייה פתוח גם לתמרורים. גם אם אין לו כלל אורות מאחורה, בכלל שום אור, הוא היה אמור לעצור" (עמ' 68 ש' 8-12).

מרחיב, שזמן התגובה הוא מהרגע שהנהג מזהה אובייקט כלשהו ועד הרגע שהוא לוחץ על דוושת הבלם ובמקרה זה היה עליו לראות את רכב הסקודה מאט ולהבין זאת המתקצרות המרחק ביניהם (עמ' 68 ש' 14-17).

זמן התגובה אינו משתנה, גם אם אין אורות בלם כלל, זאת בהתייחס לתנאי הדרך ששררו במועד התאונה, "אור יום, בתוך העיר. זמן תגובת המערכת וזמן תגובת הנהג ביחד הוא מעל לשנייה. התנאים אופטימאליים, אין שום סיבה לתת זמן תגובה גבוה מזה" (עמ' 83 ש' 6-10).

ההגנה הגישה בנקודה זו את החוברת שעניינה, "עריכת ניסוי שדה ראייה", שם הפנתה לתת נושא בנוגע לזמן תגובה של נהג (פרק 5 בעמ' 6-9). עיון בנאמר שם מעלה את המסקנה הידועה והברורה והיא ש"כי נהג שמודע לסכנה מגיב יותר מהר מאשר נהג שמופתע" (עמ' 6) ובהמשך אף הסבר לכך, שבמקום שנהג מודע לסכנה "והוא מחפש אותה ביוזמתו ומצפה לזהות אותה כמה שיותר מהר... גורם להקטנת זמן התגובה" (עמ' 7). ואף דוגמאות יש באותה החוברת, שם מאוזכרת תאונה בלילה בהולך רגל שחצה שלא במעבר חצייה, זאת בניגוד למקרים "בהם רמת המוכנות והדריכות של נהג הינה גבוהה (לדוגמא בכביש בו מתנהלת תנועת כלי רכב, בכביש שעובר באזור הומה אדם, באזור מואר היטב).. זמן תגובה מינימאלי של 0.75 שניות ובנוסף ... זמן תגובת מערכת" (עמ' 8-9).

כל זאת מבהיר ומדגיש, שבוחן המאשימה, חקר על פי אותן ההנחיות, כאשר ציין שלא מדובר בזמן תגובה מיוחד או מורכב, שכן היה על הנאשם ל"חפש" את הסכנה, להיות דרוך, זאת כשהתקרב לצומת, שם מעבר חצייה, בעיר מרכזית



ובכביש שאיננו זניח, לאור היום ולא היה עליו להיות מופתע. ככל שהיה, הרי הוא רשול.

גם בנקודה זו, לא מצאתי לקבל את עמדת ההגנה ואני קובעת כי זמן התגובה של הנאשם בסיטואציה שנקרתה בפניו הוא זמן תגובה רגיל, כצפוי וכניתן לחזות את האירוע. דווקא, יש בכך כדי להבהיר את זמן תגובתו של נהג הסקודה, אשר הוא הופתע מן ההתנגשות הלא צפויה באחורי רכבו ואשר לא היה צריך לצפות אותה.

רשלנות נהג הסקודה

העד מדגיש לשאלות ההגנה, שהולכת הרגל נפגעה כבר על מעבר החצייה ולא לאחר כ- 10 מטרים שם נדרסה תחת גלגלי רכב הסקודה (עמ' 81 ש' 12-21), לטעמו הנקודות הקריטיות כפי שמכנה אותן ההגנה, לא נעוצים במרחקים עליהם מצביעה, דהיינו, בין הפגיעה בתאונת חזית אחור לדריסתה על ידי רכב הסקודה, אלא, **"היכן עצר רכב הסקודה לפני התאונה, לפני האימפקט. נקודה נוספת היא היכן חצתה הולכת הרגל על מעבר החצייה. מה קורה אחרי האימפקט, כאשר הנהג מקבל מכה מאחור, מה קורה לנהג? אם זה סביר או לא סביר, זה יחליט בית המשפט. זה לא משנה אם הוא עלה עליה 5 מטרים או 10 מטרים לאחר קרות התאונה... רכב הסקודה התכוון לאפשר להולכת הרגל לחצות בבטחה"** (עמ' 81 ו- 82 ש' 31-32 ו- 1-4, בהתאמה).

הוא קובע, על פי הממצאים בשטח, שנהג רכב הרנו התרשל בכך שלא ראה את רכב הסקודה. לו ראה היה נעצר והתאונה הייתה נמנעת. כמו כן קובע שרכב הסקודה קיבל מכה מאחור על ידי רכב הנאשם **"ואלמלא כך היה נעצר לפני מעבר החצייה"** (עמ' 82 ש' 5-13).

לשאלת ההגנה, האם המנוחה הוטלה על ידי רכב הסקודה במהלך אותה פגיעה ונסיעה עמה על מכסה המנוע, ענה: **"רכב הסקודה היה בהאטה עד כדי עצירה ואין כאן שום עניין של הטלה ... הולכת הרגל לא הוטלה קדימה... במקרה של הטלה, בדרך כלל, רכב יעצר והולך הרגל יוטל קדימה ולא ידרס.."** (עמ' 84 ו- 85 ש' 23-28 ו- 1-3, בהתאמה).

לנקודה זו אתייחס בגוף ניתוח עדויות עדי ההגנה המומחים, כאשר גם אם אקבל את ניתוח המומחה לוידאו, יש כדי לבסס את גרסת המאשימה דווקא, שהנהג, לאחר התנגשות באחורי רכבו לא לחץ על דוושת הגז, אלא זמן תגובתו נמשך מעט וזאת על פי זמן התגובה של מי אשר הופתע והתעשת לאחר מכן (נ/6).

זימון מהנדס תנועה למקום התאונה

העד טולדנו מצהיר בעדותו, שמעולם לא הזמין מהנדס תנועה לאירוע תאונתי, הוא מדווח למפקדיו והם "עושים מה שהם חושבים" ובכל מקרה, לא מדובר בצומת בעייתי וזו לו הפעם הראשונה, למיטב ידיעתו, שהגיע לצומת זה לטיפול בתאונה (עמ' 78 ש' 1-10).



בהקשר נושא זה הגישה המאשימה מוצגים **ת/32- ת/34** להבנת האירועים שבהם יש לקרוא למהנדס כזה. , מהם עולה, **שבמקום שאין תפקיד מהנדס תנועה מאויש, "הנוהל אינו רלוונטי" וכי "הנוהל אינו קובע חובה.."** (ת/32 סעיפים 3-4) ובמקרה זה, תפקיד שכזה לא מאויש (ת/34).

לפיכך, אין המדובר במחדל.

פרשת ההגנה

מטעם הנאשם העידו 3 עדים , למעט עדותו. שניים מהם מומחים (בוחן תנועה ומפענח וידאו), כפי שפורחב להלן.

הנאשם

בעדותו, מעיד שהיה בדרכו לפגישת עבודה ונסע על רחוב יגאל אלון, נסע **"כרגיל ופתאום ראיתי רכב מולי.. בשבריר שנייה שיכולתי להגיב אז הגבתי, בלמתי, הרגשתי את המכה, זזתי מיד הצידה, לא להישאר תקוע באמצע הכביש ונעצרתי"** (עמ' 104 ש' 1-19).

בהמשך וכשהרים את מבטו, לאחר שנטל את משקפיו שנפלו, **"ראה את הרכב שלפניי... הוא עדיין היה בנסיעה איטית וראיתי שמתחת לגלגלים שלו יוצאת אישה. זאת הייתה הפעם הראשונה שהבנתי שיש אישה בזירה הזאת, מעורבת. לא ראיתי אותה לפני זה, לא ראיתי אותה חוצה. אני הייתי בתחושה של נסיעה, של כביש פנוי ושנוסעים... הייתי בהלם טוטאלי"** (עמ' 104 ו-105 ש' 20-21 ו-1-3, בהתאמה).

לאחר שהגיעו גופים מטפלים, מד"א והמשטרה למקום, רק לאחר כשעה וחצי פנה אליו שוטר וחקר אותו בזירה, **"שאל מה קרה וסיפרתי לו, זה רשום בעדות" (ת/29)**. שאל לשלומה של הולכת הרגל והשוטר, טולדנו **"ניסה להרגיע אותי ושלפי מה שהוא רואה, אז יהיה בסדר ושהיא תהיה בסדר, כי היא דיברה"** (עמ' 105 ש' 23-31).

לא זוכר שהיה לרכב לפניו אורות בלם ומניח שלו היה רואה היה מגיב מהר יותר וממשיך ומעיד **"יש לי שתי נקודות זיכרון, אני בנסיעה נורמאלית אחרי הבנאדם ופתאום הוא מולי"** (עמ' 106 ש' 18-24).

בחקירתו הנגדית, מסכים שלא היה דבר שהפריע לשדה הראייה שלו, לפניו היה רכב. לא זוכר שהכביש היה משובש ומכיר את המקום, למרות שאינו תל אביבי (עמ' 107 ש' 1-17). לא זוכר שראה תמרורים, ייתכן שראה, זה לא נחקר בזיכרונו. את מעבר החצייה ראה , אם כי במהלך עדותו הסתייג מדברים אלה, אמר שלאור כך, שידע שמתקרב לצומת, העריך שיש במקום מעבר חצייה. לאחר עימותו עם הדברים שאמר בחקירתו לחוקר בסמוך לתאונה (ת/29), שב וציין שאמר אמת ואם אמר שראה את מעבר החצייה, כך היה (עמ' 108 ש' 2-27).



מעיד שבעת שנסע הסתכל "קדימה" ולשאלה למה מתכוון, ענה: "זה לא הצידה ולא אחורה, זה קדימה". תוך כדי כך, עורכי דינו התנגדו תוך השמת תשובה בפיו והנאשם שינה את תשובתו (לאחר שבא בטרופה למאשימה שמנסה "לקבור אות"), וענה שכמובן שהכוונה היא הסתכלות רחבה, גם לצדדים ושעל נהג סביר להיות ערני לסביבת נהיגתו, תוך התאמת מהירות נהיגתו לתנאי הדרך (עמ' 109 ו- 110 ש' 17-32 ו- 1-13, בהתאמה).

בדיעבד ובראייה לחור, מסביר, שכנראה לא הצליח לבלום מכיוון שלא זיהה אורות בלמים של הרכב שנסע לפניו, "חשבתי שממשיכים, אין כלום בצומת, לא ראיתי את הולכת הרגל" (עמ' 110 ש' 14-30).

לאחר שהמאשימה מציגה לו את הסרטון 3/ת (תיעוד התאונה), מסכים שרכב הסקודה לא מאט בפתאומיות, שלא היה צמוד אליו מבחינת מרחק, שלא הייתה לו הפרעה כלשהי לשדה הראייה וששמר מרחק מתאים על פי החוק מרכב הסקודה (עמ' 111 ש' 3-12), כמו כן, שהבחין במעבר החציה והיה צריך להאט את נהיגתו (עמ' 111 ו- 112 ש' 18-25 ו- 1-2, בהתאמה).

כשנשאל, האם לא היה מרוכז בנהיגה ולא התאים את נהיגתו להאטת נהיגתו של נהג רכב הסקודה שנסע לפניו, עונה: "אם היו מתקיימים דברים שאמורים להזהיר אותי מפני העצירה שלו, כמו אורות ברקס, שלא זיהיתי ... זה היה מפעיל את האזהרה אצלי והייתי מקדים ללחוץ על הברקס" (עמ' 111 ש' 13-17). בעניין זה, נהיגתו בסמוך להתקרבות לצומת מעיד: ש"למיטב זכרוני, כשזיהיתי שאני מתקרב לצומת, הורדתי את הרגל מהגז ואז הבנתי, בטעות, לדאבון הלב, שהצומת ריק והמשכתי בנסיעה... אני לא יודע אם לחצתי מחדש על דוושת הגז או שנתתי לרכב להמשיך לנסוע במהירות בה היה" (עמ' 112 ש' 4-9).

בהשוואה עם דבריו של הנאשם ב- 29/ת- בהודעתו מיום 17.6.18 בשעה 17:20, בעת שנחקר בזירת התאונה על ידי הבוחן רועי טולדנו:

לענין תיאור התאונה, כולל ההבחנה במעבר החציה, מציין באופן ברור: "התקרבותי למעבר החציה, ראיתי את מעבר החציה, אך לא ראיתי אנשים על מעבר החציה, הורדתי רגל מהגז והייתי בטוח שהרכב לפניי ממשיך, בגלל שמבחינתי לא היה אף אחד על מעבר החציה, כי התנועה זרמה, פתאום ראיתי שהוא בולם, או עומד... מאוחר מדי זיהיתי שהוא עומד והתנגשתי בו מאחורה, בלמתי את האוטו והזזתי את האוטו הצידה, כי ראיתי שמשו קדימה לא בסדר..." (ש' 13-22), לא ראה את הולכת הרגל, "כנראה שמכוניות הסתירו אותה" (ש' 35-37).

לגבי תנאי הדרך מתאר באותה העדות: "נאה, ראות טובה, כביש יבש, אני מכיר את המקום באופן כללי, לפני אולי שנה עברתי פה" (ש' 32-33).

מכל אלה ניתן לקבוע שתנאי הדרך היו אופטימאליים לנהיגה, שהנאשם שמר על מרחק נאות מרכב הסקודה לפניו, שידע בוודאות (ולא כפי שניסה להסתייג בעדותו בבית המשפט בפניו), שבמקום, בצומת, קיים מעבר חציה, זאת כעולה



מהתיאור הנרחב בעניין זה ב-**ת/29**, ושלטעמו, אז, מכונות בדרך הסתירו את הולכת הרגל, (הנאשם שב, חזר ואישש את עדותו ב-**ת/6**, מאותו היום ולאחר שנודע על מותה הטראגי של המנוחה).

הנאשם, שינה את עדותו בפניי, כך ששם את הדגש על הנהיגה והיעדר אורות הבלמים של רכב הסקודה, דבר שגרם לו להבחין באיחור באיטיות הנסיעה של הנהג לפניו ובכך מנע ממנו להגיב בזמן. כאשר על פי **ת/29**, תשומת ליבו הייתה נתונה למעבר החצייה ועל פי אותה העדות אף בחן את המעבר לצורך בדיקת הימצאות הולכי רגל.

העובדה שהנאשם משנה את טעמו ושם את הדגש על העדר אורות הבלמים, מעביר את האחריות ממנו לנהג רכב הסקודה, ולתקינות רכבו שבה נעוץ הכשל, כך על פי דבריו ואיני מסכימה עם כך, שכן אם נתן את דעתו למעבר החצייה, צריך היה לשים ליבו אף לעובדה, שייתכן, שיש מקום שבו הולך רגל מצוי, אך נסתר ממנו והיה צריך ללמוד מנהיגת הרכב לפניו לגבי עובדה זו. זאת בהדגש לכך ששדה הראייה של נהג הרכב הראשון, שלפניו, פרוש קדימה וללא הפרעה כלל.

כאשר הנאשם לא נטל אפשרות זו בחשבון ולא מצא להאט את הרכב בהתקרבו למעבר ולא בחן בחון היטב, בוודאי מקום שטוען ששדה הראייה הוסתר לו (מה שאיני מקבלת כלל וכלל לאור כלל הנתונים והממצאים והעובדה שמדובר בשדה ראייה קדימה כשלפניו רכב קטן ממנו), אזי ניתן לומר, שמדובר ברשלנות הרובצת לפתחו והוא אינו יכול להיבנות מן התחושה הסובייקטיבית שלו ש"**ממשיכים בנסיעה**", מבלי שנתן דעתו באופן דקדקני להתנהלות הרכב לפניו, שאז בוודאי היה מבחין בהאטת נהיגתו, **גם ללא אורות בלם כלל**, כפי שהעיד באופן ברור בוחן התנועה בעדותו (טענת המאשימה כי היה אור בלם מרכזי עליון בשמשת רכב הסקודה, כפי שנבדק ונרשם בדוח **ת/24**, בהתייחס ל"רכב ב").

העובדה שהנאשם משנה את טעמו בשתי נקודות משמעותיות, הקשורות **להימצאות מעבר החצייה במקום**, לאחר שהתייחס להימצאותו במפורש בהודעתו במשטרה, והעובדה שנתלה בהיעדר אורות הבלם, מעמידה את הודעתו בפני בבית המשפט ככזו הנתונה לבחינה וספקנות.

גם אם אקבל את דבריו של הנאשם, הרי, שלמעט היעדר אורות הבלם של רכב הסקודה לא היה דבר שמנע ממנו מלהבין את תנאי הדרך ולנתח אותם, עדיין היה צריך להבחין בהולכת הרגל אשר הייתה גלויה לפניו ולפני כל נהג בצומת, במשך זמן רב (9 שניות) והיה צריך להבחין בה על הציר של מעבר החצייה גם אם לא במהלך כל אותו הזמן. ושוב אפנה לתשובת הבוחן, כי עניין זה אינו משנה את הנתונים לטובת הנאשם **וזמן התגובה לא ישתנה גם אם ישקלל נתון זה כנכון**.

אותו חוסר דיוק, מתעצם נוכח עדותו בנוגע לאותה נקודת זמן, עובר לתאונה, כשאומר: "**אני לא יכול לדעת.. יש לי סוג של בלאק של החצי השנייה הזו, אני לא זוכר מה עשיתי, אם הסתכלתי הצידה..**" (עמ' 113 ש' 19-23) ובהמשך כשמעיד: "**אני חוזר ואומר שהשנייה הזו היא חור שחור מבחינתי, בניגוד לשניות קודם**" (עמ' 118 ש' 13-17).



לילך בר ציון, בת זוגו של הנאשם (ע"ה 1)

העידה לגבי שיחת הטלפון שביצע הנאשם אליה בסמוך לתאונה כאשר הדגישה, שזו נעשתה לאחר קרות התאונה ולצורך ביצוע פעולות מחויבות לאחר תאונה שכזו (ביטוח, גרר, יעוץ משפטי). זאת באה להדגיש לאחר שהתרשמה שחוקרת במשטרה ניסתה לייחס את אותה השיחה, כגורם לקרות התאונה וניסתה "לדחוק אותה לפינה".

לאור העובדה שאישרה את תוכן השיחה שתועדה ב-11/ת ככונה וככזו ששיקפה את האמור בעדותה, אני מקבלת את עדותה אשר מגובה באותו מוצג. מה גם שעל פי השעות המוצגות השעון הסרטון ת/3, הרי שהשיחה אכן בוצעה בסמוך לאחר התאונה.

מומחה ההגנה לבוחנות תנועה, רונן מרחבי (ע"ה 2)

עד מומחה מטעם ההגנה והנאשם, בוחן תנועה, הגיש את חוות דעתו נ/9. בעברו היה בוחן תנועה במשטרת ישראל, שירת 32 שנים וטיפל "באלפי תאונות והמון מהסוג הזה..".

מיד בפתיח דבריו מציין את מסקנתו והכשל לדעתו שהביא לאירוע הטראגי, כאשר מציין שבמקרה זה מדובר בתאונת דרכים 'חזית - אחור', לכן דבר ראשון מבחינתו ובהגיעו לזירה כזו, היה מגיעובדק "מה קורה עם אורות הבלימה" ולנתן זה השפעה להתנהגות הנהג מבחינת זמן התגובה, "פה הייתה... בעיה עם אורות הבלימה... יש לכך המון משמעות... מחלקיק השנייה, שבריר השנייה שנותן לנהג מאחורה להגיב... יוצר את ההבדל בין תאונה ללא תאונה, מדובר על נסיעה בשטח עירוני, מרחקים שנהגים נוסעים לא רחוק אחד מהשני... לא בטוח, לפי הסרטון, שאור ברקס מרכזי פעל" (עמ' 122 ו-123 ש' 16-26 ו-1-13, בהתאמה).

בחקירתו הנגדית ועוד בראשיתה, חוזר על התיזה שלו כשהוא מצרף מספר נתונים, שלא דווקא עולים מחוות דעתו ולא כאלו שהוכחו על ידו ואומר: "נוסע לפניו רכב... לא יודע מה גובה הולכת הרגל ביחס לרכב, הרכב שחולף מסתיר את החצייה שלה. כלי הרכב שחלפו במקום הסתירו. הרכב שחלף בכיוון הנגדי ולאחר מכן רכב הסקודה, מעבר לזה.. לא רואה את אור הבלם שלה... מבחינתו הוא רואה המשכיות של רכב שנוסע... ואז משהו קורה לו שהפתיע אותו" (עמ' 128 ש' 11-16) ובהמשך ובנוגע לאורות הבלמים אומר לשאלת המאשימה, "(אני) לא מתעלם מאור הבלם המרכזי, לא רואים אור בלימה ובכלל בלימה... זה המהות של כל התיק" (שם, ש' 21-22).

תמרו 306

מהות התמרו, לתת זכות קדימה להולכי רגל והוא פונה לנהגים בכביש. תמרו כזה נמצא מעל הצומת מצד שמאל של הכביש ולא בציד ימין, קרוב לכיוון נהיגת כלי הרכב הנוסעים מכיוון צפון לדרום. ההגנה מציינת, שהתמרו הוצב בצד שמאל של הכביש, כאשר היה צורך להעמיד תמרו שכזה גם בצדו הימני של הכביש (קרוב לכיוון נהיגת רכב הנאשם).



בעניין זה יש לומר, תמרור 306 אכן הוצב בצד שמאל של הדרך מעל הצומת ובגובה, כך שהיה גלוי לעין כל הנהגים הבאים משני כיווני הנסיעה ומורה לכולם גם יחד, לגבי הזהירות הנדרשת מהנהגים הקרבים לצומת ולמעבר החצייה במקום.

על אף דברי ההגנה, אני קובעת כי התמרור הוצב כחוק, ולא היה צורך בתמרור נוסף מן העבר השני של הכביש, גם כעולה דווקא מהנספח ל- 9/ - בחוברת **"תקנות והנחיות להצבת תמרורים 2018"**, שם נרשם, כי הצדק להצבת תמרור כזה במעברי חצייה, אך **"שלא בצומת"** (עמ' 212 ס"ק א'), וש"מעברי חצייה בצומת, מהווים חלק מהסדרי התנועה הכלליים ומשתלבים בהם. לפיכך, אין להציב תמרורי 306 במעברי חצייה בצמתים" (ס"ק ב') ובאופן ברור בהמשך, **"באזורי מיתון תנועה, אין טעם (בד"כ), בהצבת תמרור 306, שכן האזור כולו בנוי במתכונת של מהירות נמוכה"** (ס"ק ג').

דהיינו, בצמתים, אין צורך בהצבת תמרור שכזה, גם כי יש להאט בהגיע לצומת, וגם מן הטעם שמהירות הנהיגה שם נמוכה, כך שבמקרה המדובר, התמרור המוצג בגובה מעל הצומת, הוא מוצב מעל ומעבר לנדרש על פי החוק.

שדה ראייה

בניסוי שדה הראייה שבוצע, לא נבדקה נראותה של הולכת הרגל, **"יש מצב שרכב נוהג לפניי ואני אחריו... זה לא נבדק"** (עמ' 124 ש' 1-4 וכן עמ' 126 ש' 25-26). כשהתבקש להפנות לחוות דעתו, שם התייחס לנתון זה, ציין שלא פירט נקודה זו והיפנה לסרטון **3/ת** כשענה: **"יש סרטון והוא מעיד כאלף עדים"** (עמ' 127 ש' 17-19).

לבקשה המאשימה, שיפנה אותה לחוות דעתו, שם ביצע שחזור או ניסוי שדה ראייה, כפי שטוען שחסר, משם מוכיח את טענתו, שלא ניתן להבחין בהולכת הרגל כשהיא עומדת על שפת המדרכה, עונה **שניסוי שכזה לא בוצע על ידו**.

כמובן שנתון זה אינו נכון, שכן בוצע ניסיון שכזה ונמדד שהינו פתוח לפני 100 מטרים וככל שיש מחסום שמגביל את ראיית הנהג, צריך לנהוג בהתאם. במקרה זה לא ניתן לקבל את הטענה שבמהלך 100 מטרים אחורה, כאשר הולכת הרגל גלויה לכל אחד במשך 9 שניות מרגע עמידתה על שפת המדרכה ו- 6 שניות כשהיא מהלכת על גבי מעבר החצייה, לא הצליח לראות אותה, אלא אם כן דעתו הוסחה ולא לרגע קט.

מפנה להתייחסותי בנושא זה לעדותו של הבוחן טולדנו, כאשר מעבר לאמור שם ובמהלך עדותו של העד הוגש מטעמו **10/**, שרטוט, אשר לטעמו היה חלק מחוות הדעת, אולם לא מצאתי לכך כל זכר בחוות הדעת ואף לא רמז לכך. עדיין אותו שרטוט, הוא כפי שצינתי, משאלת לב ולא יותר, אין להגנה נתונים שעל סמכם שורטט המוצג, לא ידועה מהירות כלי הרכב קודם לכן, לא המרחק ביניהם, לא הנתיבים בהם היו, כמו גם הנתונים הללו לגבי הרכב שחלף שניות קודם לכן בכיוון הנגדי לנסיעתם.



אינני מקבלת שרטוט זה כמצב אפשרי ומדובר במקבץ מצבים שההיתכנות של כולם גם יחד קטן מאוד עד לא קיים, אך בעיקר, הוא איננו מבוסס על כל נתון שהוא.

מקום האימפקט

תאונת החזית - אחר, הייתה בין כלי הרכב "כ- 10 מטרים לפני מעבר החצייה" (עמ' 133 ש' 24-25) ובעניין זה אפילו ממשיך ומעיד לגבי השערה נוספת, שלא נשמעה קודם לכן, כשאומר: **"ההתנגשות היא לא חזית באחור, אחד בתוך השני, ההתנגשות היא אגב שנהג הרנו פוגע עם החזית שלו בצד שמאל בחלק האחורי צד ימין של הרכב (הסקודה), אגב בריחה ממנו. כשהוא מזהה את הסכנה הוא בורח ימינה. רואים שהוא עצר בצד ימין" (שם, ש' 30-33).**

מדובר בגרסה חדשה לאירוע ושלא עולה בקנה אחד עם אף אחת מן הראיות ואין בינה לבין המציאות דבר, למעט רצונו של המומחה להיטיב בעדותו עם הנאשם, שכן הנאשם בעדותו (ת/29), מציין שפתאום ראה את רכב הסקודה, התנגש בו ואז המשיך לנהוג לימין הדרך על מנת לפנות את הדרך ולא להפריע לכלי הרכב החולפים על נתיב הנסיעה.

בנוסף, הפגיעה ברכב הסקודה ובמקום המתואר, הוא פועל יוצא של מיקום הרכבים והיחס ביניהם, עובר לתאונה, כאשר רכב הנאשם נוסע בנתיב הימני מאחורי רכב הסקודה, כשהוא נמצא בנטייה מעט לימין הנתיב, זאת כעולה מן הסרטון, אך גם מדבריו של המומחה המעיד שציין זאת בעדותו קודם לכן בתשובתו למאשימה בעמ' 128 ש' 29-30: **"האחד אחרי השני כן, אבל לא לגמרי באופן ישר אחד אחרי השני".**

יש לומר, כי התייחסות זו לא חזרה לאחר מכן, אבל יש בה כדי להבהיר את תשובותיו המתחלפות, המשוערות ושאין מבוססות של העד ובהתייחס למבחנים ולממצאים שקבע בחוות דעתו, כך שמסופקני אם ניתן להתייחס לעדותו כאל עדות חפה מנטייה ברורה להיטיב עם הנאשם וליתן תשובות מגמתיות, בלשון המעטה.

התייחסות נוספת של העד, שמעלה אף היא תמיהה היא, האם רכב הנאשם הוזז ממקומו הטבעי לאחר התאונה, ענה **"לא הזיז- ככה הוא עצר בצד"** (עמ' 134 ש' 4-5), שוב בניגוד לעדות מפורשת של הנאשם עצמו ובניגוד לאמת, כאשר מצופה ממומחה להבין את השאלה ולתת תשובה מקצועית, שאיננה מתחמקת ובעיקר מדויקת.

מהירות רכב הנאשם

לא הייתה גבוהה, לטעמו, מדובר במהירות נהיגה רגילה למקום **"אנו מצאנו שם שהמהירות היא 35 קמ"ש, בזמן שלפני הפגיעה, היא לא חריגה, גם אם יש מעברי חצייה, זו מהירות לגיטימית"** (עמ' 123 ש' 31-33).

מסכים עם המאשימה, שלמרות שלטענתן רכב הנאשם נהג במהירות של 35 קמ"ש (ובמקום אחר מציין 42 קמ"ש) ועל



אף שפגע ברכב הסקודה, דבר שהאט את נהיגתו וביצע בלימה, עדיין רכבו נעצר רק לאחר מעבר החצייה.

כפי שאתייחס בהמשך, העד מסתמך על חוות דעתו של מומחה הוידאו, שקבע מספר פריימים, משם גזר את המהירות, של כלי הרכב, אולם, לא מצאתי התייחסות לאורך כלי הרכב שם ועל פי עדותו של אותו מומחה הנתון נמסר לו, ובכל מקרה הנתון לא נרשם, לפיכך, לא קיבלתי את חישובו, גם לאור השינויים בתשובתו לגבי המהירות.

בכל מקרה, יש תמימות דעים, כי הנאשם לא נהג במהירות מופרזת ומהירותו הייתה במסגרת המהירות החוקית במקום (50 קמ"ש), כאשר הטענה היא שלא נהג במהירות המתאימה לתנאי הדרך, כשהתעלם משדה הראייה, מן התמרוך, מהצומת, ממעבר החצייה ומהולכת הרגל, או מהאפשרות שיהיה הולך רגל במקום וכן ממהירות נהיגת הרכב שלפניו, ובזה מסתכמת רשלנותו, שהביאה לאירוע הקשה.

סבירות תגובת נהג הסקודה

מסכים שרכב נהג הסקודה נפגע בחלקו האחורי שלו, אולם, כך על פי דעתו, הגיב לכך באופן חריג, "נהג שנפגע במהירות נמוכה, רכב פוגע חזית באחור ברכב אחר, נעצר במקום התאונה, במרחק של פחות מ- 10 מטרים... בצד ימין של הדרך ורכב אחד שממשיך לנסוע 30 מטרים לפחות... לוקח את הנפגעת, המנוחה... אין שם בלימה... לא התנהגות של נהג, שמצופה ממנו" (עמ' 124 ש' 10-26).

ובהמשך מסביר, שתגובת נהג הסקודה הייתה מאוד מאוחרת ולא התאימה למצב בדרך, מפנה ל- 9 עמ' 17 סעיף 13, שם נרשם שנעצר כ- 23 מטרים לאחר הפגיעה בו, כאשר ב- 6-7 מטרים אחרונים נופלת המנוחה מן הרכב, שנשא אותה לפני חזיתו ונדרסת על ידי גלגליו.

לדעתו, רכב הסקודה מאט, לא עוצר, עובר לתאונה חזית - אחור והמהירות שנמדדה ונקבעה על ידו של 12 קמ"ש (לא ברור על פי מה נקבעה מהירות זו).

שוב, איני מסכימה עם הקביעה לגבי מהירות נהיגת רכב הסקודה בהיעדר נתונים (ראה חוות דעתו של מומחה הוידאו). כשניתוח של התמונות מורה שיש הסבר מניח את הדעת להתנהלותו, כמו לאותה ההפתעה שהופתע בסמוך למעבר החצייה ועת האט את נהיגתו עד לכוונתו להגיע לעצירה מלאה של רכבו. בשום שלב לא מצאתי שהנהג הסקודה לחץ על דוושת הגז, ההפך הוא הנכון, אלא שזמן תגובתו, כפי שהופתע, התארך בנסיבות המתוארות.

3/3 (+נ/א'), סימן האצה

התיזה שמעלה, שרכב הסקודה לא בלם, אלא לאחר הפגיעה, טעה ולחץ על דוושת הגז, כאשר לטעמו סימן זה הן



לעניין מיקומו והן התאמתו מצביע על כך שמדובר בגלגלי רכב הסקודה ומסביר את המרחק שבו נעצר רכב הסקודה לאחר הפגיעה בו. מדובר בסימן האצה, שכן צבעו של הסימן מתחיל חזק והולך ונחלש. לגבי אותו סימן מעיד שנמצא במרחק של כ- 4-5 מטרים ממעבר החצייה, זאת למרות שלא ביצע כל מדידה שכזו וזאת על אף שלדעתו מדובר בסימן משמעותי ורלוונטי לאירוע (עמ' 132 ש' 23-24). לעניין המרחק, בעדות נוספת (ממועד אחר), מעריך שהמרחק הוא כ- 2 מטרים.

מסביר שאפיון הסימן על הכביש מתאים לסימן האצה, שהוא נעלם בסימן הבהיר המשורטט על הכביש וכשנשאל מדוע יש סימן של גלגל אחד, כאשר תוואי הדרך הוא כביש ישר, תקין ויבש והיה מצופה ששני הגלגלים ישאירו סימנים ענה: ש"צמיגי רכב יכולים להשאיר סימנים שונים, יכול צמיג אחד להשאיר סימן והאחר לא, זה לא מחייב" (עמ' 145 ש' 17-22).

לא יודע לענות, מה תרומתו של רכב הרנו לאותה ההאצה, שהוא טוען לה (ובניגוד לעמדת המאשימה), "צריך לחשוב על זה" לא התייחס לכך בחוות דעתו.

כשהמאשימה מקשה ומבקשת לדעת למה לא ביצע מדידה לביסוס טענתו זו בדבר שיוך הסימן לרכב הסקודה ומיקומו ביחס למעבר החצייה, עונה שלא יכול לעשות כך כי התמונה מעוותת, ואף עונה בשאלה לתמיהת המאשימה לדיוק שמבקש מעבודת הבוחן של המדינה (בסוגיות שאין רלוונטיות לחקירת התיק), ובהקשרו של הסימן "איזה ממצאים קבעת?" (עמ' 142 ש' 14-28) ומכל תשובותיו המשתנות בנוגע לסימן מצאתי, שפעם נותן לתמונה מימד אמתי ככזה שניתן למדידה, ייחוס והערכה ופעם מתייחס אליה כתמונה מעוותת שחוטאת למציאות.

אין אלא לתמוה, כיצד סימן שכזה, שלדעת המומחה כה חשוב ויש בו כדי להביא להבנת האירוע כפי שהוא מציג, לא נתגלה על ידו, כבר יום למחרת התאונה, כשביקר במקום, צולם, תועד וסומן, כפי שהיינו מצפים שתינתן לו תשומת הלב הנדרשת. אולי אף הפניית המשטרה לאותו סימן שייתכן, הייתה חוסכת לנאשם דרך פתלתלה, ולא היא.

המומחה לא ראה את הסימן, לא צילם אותו ולא נתן לו כל תשומת לב וזאת כשהיה בשטח האירוע ממש, אלא גילה אותו בדיעבד ורק מצילומי המאשימה ב- 26/ת, אז החליט המומחה כי יש משמעות לסימן זה והוא סימן האצה של רכב הסקודה דווקא וקשור לתאונה נשוא כתב האישום.

כבר בשלב הזה אומר, כי לא קיבלתי את התיזה הזו שאין לה על מה לסמוך, גם לא על עבודתו של העד בעניין זה. הסימן הוא סימן דהוי, חלש קטוע, לא ניתן לזהות התחלה וסוף ולא סימני שני גלגלים ואין לי אלא לקבוע, כמו עד התביעה, הבוחן טולדנו, שמדובר בסימן ישן לא רלוונטי לתאונה, אחד מיני רבים המצויים על הכביש והם תוצאה של מעבר כלי רכב רבים על כביש זה מדי יום. לזה יש להוסיף את תשובת העד למאשימה שאינו יכול לשלול שהסימן שייך לרכב אחר (עמ' 146 ש' 1-2).

התייחסותי זו מצטרפת לאמור לעיל בהתייחס למהירות רכב הסקודה לאחר הפגיעה.



התאמת נזקים

העד מעיד ומסביר, שבנושא זה הציפייה לא רק שיצוינו הנזקים כפי שנרשמו על ידי הבוחן ואף הותאמו חלקי השברים לכלי הרכב המעורבים, אלא שמדדו אף מידות וגובה הנזקים מן הכביש. מסכים שלא בכל תאונה יש לבצע זאת, אך בתאונה זו יש חשיבות לשאלה אם רכב בלם או לא (עמ' 162 ש' 5-19)

לשאלת המאשימה מבהיר, כי העד קמיונר היה חניך ואין להסתמך על פעולות שביצע במעמד זה וגם הוא כבוחן משטרתי לא היה עושה זאת, אלא מבסס מסקנותיו אך ורק על פעולות שביצע הוא בפועל (עמ' 152 ש' 24-32), כך גם לשאלה נוספת מטעמה **"שנינו מסכימים שמסמכים אלו משמשים לחניכה בלבד ולא אמור לשמש בסיס לחוות הדעת הסופית בתיק"**, עונה: **"נכון"** (עמ' 153 ש' 2-4).

בהמשך נשאל, אז למה מסתמך בחוות הדעת שלו על הדוח שערך העד קמיונר בכובעו כחניך אומר, **"אני לא מסתמך"**, אבל מיד ובניגוד לתשובותיו ממשיך **"אני מסתמך על כל מה שיש בתיק, שמובא בפניי"** (שם, ש' 6-119).

אם לא מסתמך על עבודת החניך, כפי שהצהיר, אזי הנתון המתואר לא קיים, ואם מסתמך על נתון זה, לא הובא בפני בית המשפט, מה המסקנה מאותם נתונים ואיך יש בהם כדי להועיל לנאשם, למעט שבד בבד עם ההתנגשות לחץ על דושת הבלם.

בכל מקרה, מדובר בנזקים משמעותיים, כפי שניתן לראות והם עולים בקנה אחד עם נהיגה במהירות של הנאשם שלא בהתאם לתנאי הדרך.

סיקור מהנדס תנועה

העד הצביע על היעדר סיקור כזה וציין זאת כמחדל של עבודת הבוחנות, אולם כשנשאל האם במהלך עבודתו כבוחן התוודע ולו פעם אחת לסיקור הנדסי, ענה, שלא (עמ' 154 ש' 25-26) ואף הוסיף, שידוע שכאשר אין פונקציה כזו, סיקור כזה לא נערך (עמ' 155 ש' 7-8).

כשנשאל, למה לדעתו יש לבצע בצומת הזה סיקור הנדסי והאם מדובר בצומת בעייתי, עונה: **"אני בעצמי טיפלתי שם בכמה תאונות... אני אישית טיפלתי במקום... אני אומר שאין לי מסמכים"** ובהמשך כשנשאל מדוע בהיותו בוחן לא ביקש סיקור הנדסי במקום הזה ענה, כי **"לא טיפלתי בתאונה קטלנית בצומת הזה"** (עמ' 155 ש' 13-27). עוד ולשאלה, למה לא בירר סוגיה זו עם מהנדס תנועה, ענה שזה לא מקצועו.

כאן יש להפנות לדברי הבוחן טולדנו, שם אמר כי זו פעם ראשונה, למיטב זכרונו שהגיע לטפל בתאונה בצומת הזה, כמו



בצפייה בסרטון ממנו ניתן להתרשם מהצומת, מרוחב הכבישים ותוואי הדרך ולהניח כי לא מדובר בצומת שניתן להגדירו כבעייתי. בכל מקרה, לו רצה המומחה להוכיח את טענתו, היה עליו לפנות במסגרת חוות הדעת למהנדס כזה שיביע דעתו לגבי הצומת ומסוכנותה, מה שלא נעשה (ואף ניתן לראות, שבתשובותיו למאשימה ולבית המשפט בנושא זה, הייתה התנגדות לתת מענה מפורש, תוך רמיזה והפנייה לחיסיון עו"ד- לקוח).

בנוגע לכך, אפנה להתייחסותי בעדות הבוחן טולדנו בפרשת התביעה, לפי מוצגים ת/32 ו- ת/34.

בדיקה באמצעות מכשיר הוריקום

הצביע על כך כמחדל, אבל לצורך החישובים שלו, קיבל את מקדם החיכוך שנקבע על ידי הבוחן טולדנו 0.7, אף על פי שטוען שהיה צורך בכך. הוא עצמו כבוחן ובכלל לא עשה שימוש רב במכשיר ולא מילא חוות דעת הכוללת שימוש שכזה.

פתיחת כריות אוויר

לעדותו, לא מומחה בנושא זה ולא שולל ששני כלי רכב הנוסעים באותה המהירות ויפגעו בעצם יגיבו אחרת, דהיינו לרכב אחד ייפתחו כריות האוויר ולאחר לא (עמ' 175 ש' 1-9).

גם בעניין זה לא הבנתי למה נצרך המומחה לאזכר נקודה זו ללא שיש בידיו למסור תובנה, או מסקנה אפשרית ונראה, על פניו, שכל אשר נעשה בחוות הדעת הזו, היא ציון נקודות למחשבה, או מה לדעת ההגנה לא נעשה מבלי שהוצעה חלופה סבירה והגיונית או אפילו הסבר מניח את הדעת להבנה מה סוגייה זו יכולה לתרום להבנת התאונה מעבר לממצאים בתיק.

אי דיוקים בעובדות נטענות בחוות הדעת, נ/9

במסגרת הצבעה על ליקויים בעבודת הבוחנות שנעשתה בתיק, רשם המומחה הערות, תיאורים, היפנה לחסר בנתונים, בעיקר בשאלות ועדויות חסרות, אך מסתבר, לאחר חקירה נגדית שמדובר בהערות, הפניות ותיאורים, לא מדויקים ולא נכונים, בלשון המעטה, שיש בהם כדי להאפיל על הבנת הממצאים, קריאתם באופן מלא וכדבעי ונראה, כי המטרה עמדה אל מול עיני המומחה ובדרך אליה, לא חסך את שבט לשונו וכתיבתו;

בעמ' 3 בסעיף ב', ב'ניתוח נסיבות התאונה', ציין שהייתה **"תנועת כלי רכב בעת חציית המנוחה"**, אלא שלאחר חקירה הסתבר, שמדובר בכלי רכב, שהסתכמו באופניים שנסעו בכיוון הנגדי לכיוון נסיעת הנאשם ואופנוע, עם כיוונו (עמ' 134 ש' 18-33), לגבי האופניים טען, שהפריעו לשדה הראייה של הנאשם (עמ' 135 ש' 1-7).



בנוגע להתייחסותו לעדות הנאשם:

בעמ' 6 סעיף 1, רושם תיאור לא נכון שלקרות התאונה, שרכב הנאשם פגע ברכב הסקודה ואז חצתה המנוחה, כאשר המנוחה כבר הייתה במרכז הנתיב השלישי על גבי מעבר החצייה בעת התאונה (עמ' 134 ש' 15-18).

שם, בסעיף 2, מציין עובדה לא נכונה, שהנאשם לא ידע לומר באיזה נתיב נסע, כאשר לפי עדותו ב- 29 ש' 13, ציין בדיוק היכן נסע. הסביר, שהיה צורך לשאול אותו לגבי נתיבי נסיעתו גם 50 מטרים קודם לכן (עמ' 138 ו- 139 ש' 28-33 ו- 1-22, בהתאמה וב- 6 ש' 17).

שם, סעיף 3, הנאשם נשאל לגבי הערכת מרחק בינו לבין רכב הסקודה, בניגוד לאמור בחוות הדעת (עמ' 139 ו- 140 ש' 22-24 ו- 11-16, בהתאמה).

שם, סעיף 4, בניגוד לאמור, הנאשם נשאל לגבי אורות הבלם, אם כי לא לפי הניסוח המדויק עליו התעקש העד המומחה (עמ' 140 ש' 17-21).

בהתייחסותו לעדותו של מצרי, נהג הסקודה:

בעמ' 6, סעיף 2, מציין עובדה לא נכונה, שהעד לא עומת עם הסרטון, כאשר זה נעשה ואף התקבלה התייחסותו בת/17 ש' 8-9 (עמ' 141 ש' 10-17).

שם, סעיף 4, בניגוד לרשום, הנהג מציין מתי הבחין בהולכת הרגל, ב- 16 ש' 1-3 וב- 17 ש' 39-40, (שם ציין מיקום בו עמדה הולכת הרגל ושם הבחין בה), כאשר המומחה מבהיר שהתכוון להערכה ממש במטרים (עמ' 142 ש' 1-13), כשלא ברור מה כוונתו שכן, ניתנה נקודת ציון מדויקת והיה ניתן למדוד אותה, לו רצה העד לעשות כך. אין זאת אלא, שלא שם ליבו לאמור בעדותו של העד המעורב.

שם, סעיף 7, בניגוד לנרשם, העד נשאל ועומת עם כך שלא עצר עצירה מלאה, אלא רק האט ואף מסר את תגובתו ב- 17 ש' 34-35 (עמ' 143 ש' 1-12).

שם סעיף 8, שוב ובניגוד לרשום, נשאלה השאלה אליה כיוון העד ועונה למאשימה בתשובה "יש מבחינת התביעה דקדוקי עניות" (עמ' 143 ש' 17-24). בכל הכבוד, האם זה לא תפקידו של בהווח, בוודאי כשהוא מגיש חוות דעת נגדית שבאה להצביע על מחדלים ואי דיוקים ומהם מבקש להגיע למסקנה אחרת, שונה?

בהתייחסותו לסקיצת הבוחן טולדנו (סעיף יב):

עמ' 10 סעיף 1, בניגוד לאמור, יש תיאור לכלל הסוגיות שמועלות על ידי המומחה, הדרך הכיוונים, היות המקום צומת,



שלא אוזכר שבמקום נערכות עבודות בנייה והיכן ועוד, תוך שהמאשימה מבהירה את הברור, מפנה לסקיצה שהיא חלק בלתי נפרד מדוח הבוחן ואף הוגשה כך, כמקשה אחת, משם ניתן לראות שכל הנתונים רשומים ומתועדים, ואילו העד, לאחר תשובות מתחכמות וזכרונות מציין שהוא מתייחס לדוח בלבד (עמ' 157 ש' 4-22). כאן יש לתמוה, הכיצד מחליט העד כפי שמחליט, כאשר מלוא הראיות מונחות בפניו ועליו לנתח באופן שלם ומקצועי, או שלא?

עמ' 10 סעיף 2, קיימת התייחסות לתמרור 306 (בניגוד לאמור).

עמ' 11 סעיף 4, מסכים שטעה לגבי היעדרו של רישום והתייחסות שדה ראייה לרכב א' לעבר הולכת הרגל (עמ' 159 ש' 6-7).

עמ' 11 סעיף 8, בניגוד לקביעתו, נעשתה התאמת נזקים במקום, ככל שלטעמו יש צורך בפעולה נוספת, היה צריך לדייק את דבריו בחוות הדעת.

לגבי התרשים של הבוחן טולדנו:

עמ' 11 סעיף יג' בשלמותו על תתי סעיפיו, מסכים שכל ההערות בנוגע לכך, אינן נכונות, זאת לאחר שהסתבר שלא נחשף ל-25 על כל המסומן שם (עמ' 163 ש' 10-13).

לא מסכים לגבי תוכן עדויות שהוגשו בהסכמה על ידי הצדדים ומעיד, שרצה לערער את אמינותם ולקעקע אותם (עמ' 146 ש' 20-23).

לסיכום עדותו של העד מרחבי, התרשמתי, שעדותו הייתה מגמתית, לא מסרה את כלל הנתונים והאפשרויות המתקבלות על הדעת בשקלול הנתונים שנמצאו (גם אם אינם לטובת הנאשם). הציג מסקנות ללא כל תימוכין, מסר עובדות שלא נסמכות על עובדות קיימות או נסותרות בעובדות פוזיטיביות.

עבודתו וחווה דעתו בעיקר מציגה ומצביעה על מחדלי חקירה לטעמו, תוך שמונה אותם אחד לאחד (ואליהם התייחסתי), אך מאידך לא ביצע כל עבודת בוחנות בשטח, לא צילם את הממצאים במקום, לא ביצע ניסוי שדה ראייה, אף לא לעבר הולך רגל, העומד על מעבר חצייה ולו על מנת לבסס את טענתו הראשונית בדבר הסתרת המנוחה מעיני הנאשם, ומצאתי, שרוב טענותיו ומסקנותיו הן בעלמא ונותרות ברובד העקרוני, ולא מצאתי שיש משמעות ספציפית דווקנית למקרה זה שבפנינו שיש בה לשנות או לחתור תחת מסקנות הבוחן המשטרתי.

בעיקר מצאתי אי דיוקים רבים שנפלו בעובדות שנרשמו על ידו בחוות הדעת ועליהם סמך אותה, כמו גם טיעונים הנשענים על הנחיות, אך אינם מתאימים לנאשם שבפניי, כך שבסופו של יום, לא יכולתי לקבלה בנקודות המשמעותיות שלה ואני נותנת לה משקל נמוך.



מומחה וידאו, עידן פרג', (ע"ה 3)

מומחה לפענוח וידאו, הגיש חוות דעת נ/12

בחקירתו הנגדית משיב בנוגע לתחום מומחיותו, שיש לו "ניסיון של שנים ב"עבודה עם וידאו... כל פרויקט... הכי פשוט... מתחילה בנתונים הבסיסיים שהבאתי פה היום... מביא את הנתונים ומכניס חומרים לתוכנת עריכה" (עמ' 187 ש' 5-10). לא עבר הכשרה רשמית, אך, יש לו ניסיון בתחום, זו הפרנסה שלו וההתמחות שלו מסתכמת "בתוך אולפן עריכה" (שם, ש' 18-30). קודם לזו הגיש חוות דעת מומחה אחת לבית המשפט, "זו השנייה" (עמ' 188 ש' 1-4). עבד עם מצלמות אבטחה, "יצא", ומסכים שמצלמות אולפן יותר איכותיות. **אין לו הכשרה בתחום ניתוח תנועה** על סמך וידאו וגם בחוות הדעת הזו לא ניתח תנועה **ולא הגיש מעולם לבית המשפט חוות דעת מדעיות בתחום ניתוח וידאו** (עמ' 189 ש' 11-18).

חישוב מהירות נסיעה:

לגבי עבודתו, כפי שבאה לידי ביטוי בחוות הדעת, מעיד, שעל אף שרשם הסבר לגבי הדרך שיש לחשב מהירויות של רכב נוסע, דהיינו, "מדידת מס' הפריימים שלוקח לרכב לעבור את אורכו הנתון בקטע המסומן", (עמ' 4 ל- נ/12), הרי שלא קבע את המהירות (עמ' 4 ב- נ/12), כאשר **אורכו של הרכב** הוא חלק מאותו אופן חישוב שעליו חיווה דעתו (עמ' 189 ש' 19-32). לעניין גזירת נתון זה, של אורך הרכב, מבהיר לשאלת המאשימה שהוא לא נשאב מתוך הסרטון (ת/3), אלא נמסר לו כנתון מאת ההגנה, "אורכו של רכב זה נתון.. קיבלתי את הנתון של רכב מעוה"ד.. אני לא מודד רכבים" (עמ' 1 ש' 6-17).

בהמשך מבהיר, לשאלת המאשימה, בהתייחסו לתמונה 1 בעמ' 4 בחוות דעתו, מעיד "הנתון הוא המרחק שהרכב עובר מבחינת פריים, שהוא עובר את אורכו... כמה פריימים לוקח לרכב לעבור את אורכו. זה הנתון שאני רוצה לתת כדי שיוכלו לחשב את מהירות הרכב, בהתייחס לנקודה מסוימת... במקרה זה, לרכב לוקח 14 פריימים לעבור את אורכו" (עמ' 191-192, ש' 29-31 ו-1, 12, בהתאמה).

לא מסכים, שאיכות עדשת מצלמת האבטחה מעוותת את התמונה באופן שמשפיעה על המדידה ואת תוצאת החישוב, אם כי מיד מסביר, "דבר זה כן עלול להוסיף איזה שהוא טווח טעות שזה ראייה ויזואלית. אם אני רואה טיפה קדימה טיפה אחורה זה עלול להיות טעות... טווח קליטה, שזה פריים לפה או פריים לשם" (עמ' 192 ש' 17-28).

לא קבע נקודת התחלה וסיום במרחב - בתמונה, ממנה החל למנות את מספר הפריימים, אלא "בדקתי אזור בתמונה, שאני יכול לראות באופן מלא את הרכב לאורך הדרך, כדי לקבוע מהירות פריימים בדרך הספציפית הזו" (שם, ש' 29-33).



הקובץ המומר, אל מול הקובץ המקורי, האם נערך והמשמעות של כך

מעיד לגבי השינויים שערך בסרטון המקור, כך, השעון המופיע על הקובץ המקורי הוצא מן הקובץ עליו נערכה עבודת הפענוח "אני סנכרנתי אותן לתוכנת העריכה והצגתי את השעון של תוכנת העריכה משום שהכנסתי זום, זה תקריב של התמונות ולא רציתי לאבד את השעון של המצלמה ולכן השארתי את השעון של העריכה שהוא מקביל לשעון של המצלמה.. זה רשום בחוות הדעת, בעמ' 3 מספר 6.."

(עמ' 193 ש' 1-15).

לגבי שינויים בקובץ המקורי ולשאלת המאשימה, תחילה מסכים, שברגע שביצע את השינוי המדובר, שבו שעון הקובץ המקורי אינו עוד נראה בתוכנת הפענוח, מדובר בעריכה "נכון... ברגע שלקחתי תמונה, זה כבר ערוך" (שם, ש' 23-24), ואחר כך משנה תשובתו ואומר "לא. נכון. אני לא ערכתי את הוידאו" (שם, ש' 25-28), אם כי מסכים שהוא "צופה בסרט בתוכנת העריכה, תוכנה אחרת" (שם ש' 30-32).

מרחיב לגבי ההבדלים בין עריכה לבין העבודה שביצע, "אני חייב להסביר את ההבדל בין עריכה של הוידאו, שינוי עיוות של החומר, משהו שייראה שונה, שיישמע שונה, לבין לקחת אותו חומר, להעביר אותו מדיה, נקרא לזה, בלי להוריד באיכותו, כדי לצפות בצורה אחרת" (עמ' 197 ש' 12-17).

שם תוכנת העריכה, אינו מופיע בחוות הדעת שהגיש, מדובר בתוכנת "אדיוס" והתמונות המופיעות בחוות הדעת בעמ' 4 (5-8), הופקו מהסרטון שהועבר לתוכנת העריכה ולאחר ש'עבד עליו', מדגיש שהסרטון לא עבר עריכה, שיבוש או המרה, זאת על אף שהתמונות עברו הגדלה ושעון הזמן המקורי נחתך החוצה "אם אתה רוצה לקרוא לזה עריכה" (עמ' 194 ש' 1-20), למרות שמסכים שלא ניתן לראות אובייקטים שנמצאים מחוץ לפריים (שם, ש' 21-29).

לשאלות בית המשפט, מדוע נצרך בכלל לבצע המרה ומדוע לא ביצע את הפענוח על הקובץ המקורי, ענה: "תוכנת העריכה היא תכנית מקצועית, שמאפשרת לי לראות דברים נוספים שאי אפשר לראות בלי התוכנה.. להוסיף פילטרים, כדי לראות נקודות מסוימים או להיכנס לתקריב בצורה איכותית", אך לאחר דיוק בעניין זה, כאשר מסכים, שהקובץ המקורי הוא איכותי מסביר: "למרות שכמו שאת אומרת, הדברים פה נורא פשוטים בעקרון למדידה, לבדיקה, זה מה שאני יודע, אני עושה דברים מקצועיים בתוכנה מקצועית" ופה ביצע כבר בהתחלה את ההמרה מכיוון שכ"שאני ניגש למשהו שאני לא יודע לאן אני אגיע וכמה אני אצטרך לחפור, אז אני פותח אותו (את התוכנה)" (עמ' 195-196 ש' 26-33 ו-13, בהתאמה).

מוסר בעדותו, שאיכות הקובץ לא השתנתה, על אף העריכה שבוצעה בו (עמ' 196 ש' 17-27), לא שינה את איכות התמונה, לא יודע לומר מה גודל הפריים לאחר העריכה, לא נרשם בחוות הדעת ובכל מקרה מסכים שגודל הפריים שונה, כאשר לא ברור, כיצד נתון מעין זה, שהוא הבסיס לביצוע הפענוח, לא ידוע למומחה ואינו מצוין אותו בחוות הדעת שלו (עמ' 196-197 ש' 28-33 ו-18, בהתאמה).



לטענת המאשימה, שבאותה הגדלת תמונה, הוא יוצר 'יש מאין', דהיינו מכפיל פיקסלים שלא היו, אומר "אני לא מייצר שום דבר חדש, אני רואה יותר גדול" (עמ' 197 ש' 27-33), ומסביר, שמדובר באותה כמות פיקסלים "רק יותר גדול... אם אתה רוצה להיות טכני, אז נכון, אם אני מגדיל את תמונה בתוך המסך, פיקסל אחד בתוך התמונה, אם הגדלתי פי 4, יראה על 4 פיקסלים במסך. זה לא אומר שיצרתי פיקסלים חדשים, זה אומר שפיקסל אחד נראה על גבי יותר פיקסלים במסך. שוב לא נעשה שום שינוי לקובץ" (עמ' 198 ש' 2-7).

עדיין, בהמשך חקירתו הנגדית בנושא זה משנה את תשובותיו, אומר שהגדלת התמונה שינתה את הגודל והרוחב של התמונה, גודל הפריים גדל וכפועל יוצא מכך, גם מספר הפיקסלים גדל, הם "שיכפול טבעי של הפיקסל הקיים", בעוצמה על פי קביעתו (שבמקרה זה אינו יודע ולא רשם בחוות דעתו) (עמ' 199 ש' 7-26).

חלקיות חוות הדעת

העד לא ציין את גודל התמונה, גודל הפריים לאחר המרת הסרטון המקורי ואף לא ציין את גודל הפריים המקורי, כאשר לא נתן דעתו למשמעות השינויים הללו, או מנע מעיניים אחרות, לבד מאלו שלו, להבין את משמעות הנתונים והשינויים.

מסביר שבדק את רציפות סרט הוידאו, ועל אף שלא ציין במפורש, התכוון לשני הקבצים, המקורי והמומר, כאשר עניין זה אינו ברור לי עד תום, מכיוון שמדבר בלשון יחיד ובהמשך מציין את מספר הפריימים שמצויים בקובץ - 25, כאשר מספר זה אינו תואם לקובץ המקורי ומכאן, לטעמי, מכיוון שלא נרשם אחרת, בחן את רציפות הוידאו המומר דווקא (עמ' 200-201 ש' 1-26-2 ו-14-30, בהתאמה).

לא ציין בחוות הדעת, איך ביצע את עבודת הניתוח לסרטון המומר: "את הבדיקה עשיתי, לא אמרתי שזה מופיע כאן" (עמ' 202 ש' 9-14).

הקובץ שנמסר וצורף לחוות הדעת, אף הוא עבר שינוי נוסף, נדחס והפך ל"פחות איכותי", מקוטע ולא ניתן לצפות בו ברצף, זאת מכיוון שמדובר קובץ כבד מאוד, "שלא יעלה על דיסק". שינוי נוסף זה שנעשה לסרטון, אף הוא לא מוצא את ביטוי בחוות הדעת (עמ' 205 ש' 1-33).

לא ציין שביצע בדיקת סטיית תקן (על אף שמתייחס לכך בסעיף 7 ב-12), אלא מציין את אותה סטיית התקן כעובדה, "סטיית תקן זה פלוס מינוס 2 פריימים.. 2 חלקי 25 השניות... אין את הבדיקה הזו בתיק העבודה. אני יכול להראות על המחשב".

בעניין זה יש לומר, כי על אף תשובות העד, הרי שלאורך כל עדותו מסביר, שהקובץ המקורי עבר המרה, ונצפה על ידו בתוכנת עריכה, תוך שעבר שינוי של הוצאת אובייקטים מן התמונה המקורית והגדלת התמונה באמצעות 'שכפול פיקסלים', כך שבדאי ניתן לומר שהקובץ המקורי עבר שינוי, עריכה והמרה, והעד יכול היה לבצע את אותו פענוח על



הקובץ המקורי, כאשר רק אם היה צורך 'לחפור' יותר ממה שהיה נחשף אליו, או אז היה עליו לבצע את אותה ההמרה.

עדיין, ולמרות זאת, יש לבחון האם לאחר ביצוע אותן פעולות, הסרטון המומר נפגע באיכותו, באמינותו, נעדר מרכיבים חשובים להבנת האירוע, או מדגיש חלקים מסוימים, תוך טשטוש חלקים אחרים, שיש בכך כדי לעוות את המציאות. כמו כן, יש לבחון האם חוות הדעת שהוגשה מלמדת ומוסרת באופן מושלם את כל פעולותיו של העד והאם חסר באותה חוות הדעת פוגמת בתוכנה, בממצאים ובמסקנות.

בחינה של חוות הדעת **נ/12**, מעלה שיש קושי בהבנת תהליך הפענוח, יש חוסר בנתונים חשובים, כמו איך נבחן הסרטון המקורי, כמה פריימים היו בו, מדוע היה צורך בהמרתו, האם המרה זו פגעה באיכותו, שכן התמונות בחוות הדעת אינן ברורות, מדוע לא נעשתה עבודת הפענוח על הקובץ המקורי עצמו תחילה. מה גודל הפריימים הסופי של הקובץ המומר, המשמעות של ההגדלה. השמת תמונה של הקובץ המקורי אל מול זה של הקובץ המומר, לצורך השוואה. הבהרה של משמעות 'מערכת השעון' שהושמה על הקובץ המומר, תוך הוצאת השעון המקורי, כאשר היה צורך בלכידת שני השעונים ובכל מקרה היה צורך לפחות להציב במקביל בתמונות המצויות בחוות הדעת. הבהרה של משמעות סטיית התקן שנקבעה ובאמצעות מה נקבעה כך. נעשה תהליך של השבחת צבע, הפרדת צבעים ותמונות (עמ' 3 סעיף 9), כשיש להפנות לתמונה המקורית ולתמונה לאחר התהליך, שכן כל אלה משמעותם עריכה ויש לבחון ולהשוות למקור.

לכל אלו יש להוסיף עובדה משמעותית והיא התייחסות לנתון, אורך רכב, לצורך קביעת מהירות, מספר פריימים שלוקח לרכב לעבור את אורכו. לא מצאתי שנקבע נתון המציין את אורכו של רכב א' ולא את רכב ב', ועל אף שהמומחה מציין כי את הנתון הזה קיבל מאת ההגנה. אינני יודעת אם מדובר בנתון אמת או לא, בכל מקרה מציין שקיבל נתון כזה לגבי רכב הסקודה ואילו לגבי רכב הנאשם לא שמעתי התייחסות בנושא זה. מכאן, שבחוות הדעת מוצגים הממצאים, ללא כל בסיס נתונים, כך שיש קושי בבחינת הממצאים ומתוך כך, בחינת המסקנות ומתן משקל גבוה להן.

לכך אוסיף שהתקשיתי לקבל את תשובת העד לכך, שהתייעץ עם ההגנה בנוגע לניסוח המסקנות, כפי שציין בעדותו.

בכל זאת, אנתח את הנתונים המובאים, ב- **נ/12** בעמ' 4-6:

מהירות כלי הרכב (בפריימים)

1. **תמונה 1**, רכב הסקודה (רכב ב'), בזמן 15:15:52:08, נצפה נוסע במהירות של 14 פריימים.

תמונה 2, רכב הסקודה, בזמן 15:15:53:10, נצפה נוסע במהירות של 25 פריימים.

מכאן, שרכב הסקודה **מאט** את מהירותו באופן משמעותי בזמן קצר מאוד, של פחות מ- 2

2. **תמונה 3**, רכב הרנו (רכב א'), בזמן 15:15:53:10, לפני ההתנגשות נוסע במהירות של 12 פריימים. מכאן, שעל



אף שנסע והתקרב לעבר מעבר חצייה והצומת, לא האט.

3. **תמונה 4**, רכב הסקודה, בזמן 15:15:54:22, מיד לאחר הפגיעה נצפה נוסע במהירות של 14 פריימים, "מהירותו עלתה מרגע הפגיעה".

תמונה 5, רכב הסקודה, בזמן 15:15:55:16, מהירותו לא השתנתה, 14 פריימים.

תמונה 6, רכב הסקודה, בזמן 15:15:56:15, נצפה נוסע במהירות של 16 פריימים, "**כלומר בתאווה בהשוואה לתמונה 5**". מכאן, ואין להתפלא על כך, שמיד עם ההתנגשות מאחור, רכב הסקודה הועף קדימה ולכן מהירותו עלתה, ונראה כי לקח לו זמן של כשנייה להתעשת ולהאט, כפי שניתן לראות בתמונה 6.

יש להדגיש כי דווקא תמונות אלו מושכות את הבסיס מתחת לטענת ההגנה, כאילו הנהג המעורב שנהג על רכב הסקודה האיץ את רכבו ולחץ על דוושת הגז, לו עשה כך, ניתן היה לראות שמהירותו נמשכת מעבר למוצג בתמונה 5 שב- 12/נ. כאן יש להדגיש, כי מהירות רכב הרנו, של הנאשם, הואט בעקבות ההתנגשות ועדיין נעצר לאחר מעבר החצייה.

למסקנה האחרונה שרכב הרנו נהג במהירות שאינה מתאימה יש חיזוק בתמונות **7 ו- 8** (לעמ' 7 בחוות הדעת), שגם אם אקבל את עמדת העד, הרי שהנתק וההיפרדות של כלי הרכב היו במקום כפי שציין (ונכון הוא שההיפרדות הייתה קודם למעבר החצייה), הרי שנעצר לאחר המעבר ולאחר שהואט משמעותית לאחר ההתנגשות ברכב הסקודה.

4. **תמונה 9**, שם מציין העד עובדה, שרכב הסקודה ממשיך בנסיעה קדימה על אף אותה ההיפרדות ולא הבנתי למה מכון בכך, שכן עצם מתנגש בעצם אחר מאחור בעוצמה, התנועה הטבעית והמידית של העצם הנמצא בחזית היא תנופה קדימה, כפי שהצביע עליה בעד, ואין בנתון זה כדי להצביע על התנהגות בלתי סבירה.

אורות הבלם

5. **בעמ' 9, תמונה 12**, בזמן נתון 15:15:52:08, לא נראה אור בלם דולק מרכב הסקודה, לא צידי ולא מרכזי.

תמונה 13, בזמן נתון 15:15:53:10, לא נראים אורות בלם של רכב הסקודה, ואילו ניתן להבחין בפנס אחורי שמאלי של רכב הרנו.

מכאן, שעם ההתנגשות ברכב הסקודה, בד בבד, לחץ הנאשם על דוושת הגז ולא קודם לכן (כך על פי ניתוח חוות הדעת), דהיינו, רשלנות הנאשם נלמדת מצירוף הנתונים של מי שנהג במהירות שאינה מתאימה לדרך, אינו מאט ורק בצמוד להתנגשות בולם (תיאור זה מתאים לעדות הנאשם ב-29/ת).

במקביל לכך, רכב הסקודה מתחיל להאט את נהיגתו מספר מטרים רב קודם המעבר וכשמבחין בהולכת הרגל



וגם אם אקבל את עמדת ההגנה שלא לחץ על דוושת הרגל, זאת לאור העובדה שאור הבלם לא נדלק (אם אכן אקבל את פענוח הוידאו כאמין וככזה שהמרתו לא פגעה באיכותו), אין בכך להצביע על רשלנות נהג הסקודה, שכן החל בהאטה, גם אם המשמעות הייתה הורדת הרגל מדוושת הגז והייתה לו כברת דרך לעצור עצירה מלאה, לולא נחבט בעוצמה מאחוריו ונהדף קדימה.

התרשמותי מהעד זה, שעוסק בתחום הוידאו והעריכה שנים, ואף האמנתי לדבריו, שניסה לבצע את הפענוח באופן מהימן, אולם מצאתי, שעבודתו אינה שלמה, מן הטעם שלא די להבין בתחום מסוים באופן מיטבי ויש לגשר ולבהיר אותה לתחום אחר, עליו מוגשת חוות הדעת, כך שההגשה תהיה ברורה ומלאה.

במקרה זה חוות הדעת, על תיק העבודה שהובא לבית המשפט, היו חסרים פרטים משמעותיים, כך שנוצרו פערים ומרווחים שלא ניתן למלא בהם את החלל ובנקודות משמעותיות. זאת מן הטעם שלעד הייתה חסרה ההבנה והידע בהכנת חוות דעת משפטית מהסוג הזה והוא נלמד בעיקר, מהנאמר לו מן ההגנה, כאשר בהצגת פרט מסוים וחוסרו של פרט אחר יש כדי לפגוע בתמונה הכוללת.

מכל אלה, לא מצאתי לתת משקל רב לחוות הדעת ובהדגשה לעניין חישוב המהירות לפי פריימים.

החלק משפטי

עבירת גרם מוות, המסגרת הנורמטיבית :

סעיף 64 לפקודת התעבורה, שיוחס לנאשם, מפנה לסעיף 309 בחוק העונשין שכותרתו "גרם מוות ברשלנות" וזה לשונו: **"העובר עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977, תוך כדי שימוש ברכב, דינו מאסר שלוש שנים ולא פחות מששה חודשים.."** (להלן: החוק) וסעיף 304 לחוק העונשין קובע: **"הגורם ברשלנותו למותו של אדם, דינו - מאסר שלוש שנים"**.

ההלכה באשר להוכחתה של עבירת גרם מוות ברשלנות, סוכמה בע"פ 186/80 **יערי ואח' נ' מדינת ישראל**, פ"ד לה (1) 769 ולא שונתה מאז (חרף תיקון 39 לחוק העונשין). לפי הלכה זו, היסודות שיש לבחון (כפי שנקבעו לעניין האחריות הנזיקית לעוולת הרשלנות בנזיקין) הם: **חובת זהירות** (מושגית וקונקרטית), **הפרת חובת הזהירות**-התרשלנות, נזק ו**קשר סיבתי בין ההתרשלנות לנזק**.

סעיף 21(א) לחוק העונשין קובע מהי רשלנות: **"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**



(1) שלעניין הפרטים הנותרים היתה לפחות רשלנות כאמור;

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

הלכה פסוקה היא, שיסודות העבירה של גרם מוות ברשלנות נלמדים באופן זהה ליסודות עוולת הרשלנות הקבועה בסעיפים 35 ו-36 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש], היינו: **א.** קיום חובת זהירות מושגית וקונקרטיית. **ב.** התרשלנות - הפרת חובת הזהירות במעשה או במחדל. **ג.** גרימת הנזק - תוך שמירה על מבחן הקשר הסיבתי העובדתי והמשפטי.

לצורך הוכחת ההתרשלנות במקרה דנן, יש להוכיח אם כן, כי הנאשם הפר, במעשה או במחדל, חובת זהירות שחב בה, משלא נקט באמצעי זהירות סבירים ובכך סטה מסטנדרט התנהגות סביר.

חובת זהירות, אין חולק כי הנאשם חב בחובת זהירות כללית, כנהג ברכב, כלפי ציבור עוברי הדרך, לרבות המנוחה. בנוסף, חלה עליו חובת זהירות מוגברת בהגיעו לצומת דרכים, מתומרר, המזהיר ומתריע, שבמקום מעבר חצייה ויש ליתן זכות קדימה להולכי הרגל במקום. כן הוא נדרש ליתן זכות קדימה עד כדי עצירה מלאה בהגיעו לצומת מהסוג בענייננו וכן עליו לנקוט בכל אמצעי הזהירות הנדרשים טרם התקרבו לצומת, בוודאי מקום בו רכב לפניו מאט את נהיגתו עד למאוד, יש בכך כדי להזהירו.

הפרת חובת הזהירות - התרשלנות חובת זהירות מושגית: קיומה של חובת הזהירות המושגית נקבע על פי מבחן הצפייות, היינו האם אדם מן היישוב, בנסיבות העניין, יכול לצפות להתרחשות הנזק בשל סטייה מרמת הזהירות הנדרשת ממנו ואם צריך לצפות להתרחשות הנזק בשל כך (ראה גם: ע"פ 119/93 **גייסון לורנס נ' מדינת ישראל**, [פורסם בנבו], המאזכר את ע"פ 212/72 **דוד סימן-טוב נ' מדינת ישראל**, [פורסם בנבו] וכן את ע"פ 584/76 **מזרחי נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו]).

חובת זהירות **קונקרטיית:** לצורך קביעת אחריותו של פוגע כלפי נפגע - אין די בקיומה של חובת זהירות מושגית בלבד. יש לבחון בנוסף, האם בנסיבותיו הספציפיות של האירוע, קיימת חובת זהירות קונקרטיית. בחינה זו נעשית על ידי הפעלת - **מבחן הצפייות.** במסגרת בחינת חובת הזהירות הקונקרטיית, יש להתחשב בנסיבותיו המיוחדות של המקרה. השאלה עליה יש להשיב הינה: האם אדם סביר יכול היה וצריך היה לצפות, במכלול נסיבותיו המיוחדות של המקרה, את קרות הנזק. וכפועל יוצא מכך, האם בנסיבות הקונקרטיות בהן פעל הנאשם, חרג הוא מרף התנהגות סביר וזהיר כפי שמצופה היה מנהג סביר אחר בנעליו.

קודם בחינת התאונה, בה נפגעה המנוחה, (לעניין ניתוק הקשר הסיבתי), יש לקבוע באופן נחרץ וללא כל עוררין, כי **חובת הזהירות, אף הקונקרטיית מתקיימת,** לאור ניתוח האירוע שבו, הנאשם התקרב עם רכבו לצומת, בעל תמרור 306 המזהיר בדבר קיום מעבר חצייה במקום (מה גם שהנאשם ידע שבמקום קיים מעבר שכזה) ולכן, חובה הייתה עליו להאט עד למאוד ולשים את ליבו לדרך, על כלי הרכב והולכי הרגל המצויים בקרבתו ובוודאי לפניו, גם אם אורות הבלם של רכב הסקודה לא פעלו וגם אם לא לחץ עדיין על בלם הרגל.



חובה זו מתקיימת וחלה על נהג הסקודה, בו התנגש באחורי רכבו, אך גם כלפי הולכת הרגל המצויה מספר מטרים לפניו ואין לקבל את עמדת ההגנה שהנאשם הופתע מעצם היות המנוחה במעבר החצייה. טענה זו אינה עומדת במבחן הצפיות והיא יותר מתמוהה.

מקום שנהג אינו רואה את הדרך לפניו, ישים ליבו יתר על המידה, יאט ואף יעצור. ולו הנאשם היה משים ליבו לנהיגתו היה רואה את האטת נהיגתו של הרכב לפניו.

הקשר הסיבתי,

ההגנה טוענת כי רשלנותו של נהג הסקודה המעורב הייתה כה רשלנית, עד אשר ניתקה את הקשר הסיבתי בין רשלנות הנאשם, לתאונת חזית - אחור , לתאונה שבה פגע רכב הסקודה במנוחה, נשא אותה כברת דרך ודרס אותה.

הקשר הסיבתי, כתנאי "בלתו אין" להרשעת נאשם בעבירת המתה, מבטא את הזיקה המקשרת בין "עושה המעשה" ו"התוצאה", כאשר הפסיקה קבעה, שהקשר הסיבתי הינו בעל שני רבדים: **העובדתי והמשפטי**, (ע"פ 10023/06 **טואבלו נ' מדינת ישראל**).

קשר סיבתי עובדתי - הוא קיומה של זיקת "סובב ומסובב", דהיינו, **קשר בין התנהגות העבריין לתוצאה**, שהתנהגות זו מהווה סיבה כשרשרת הסיבות שהסתיימה בתוצאה. קשר זה נבחן על פי המבחן של "הסיבה בלעדית אין" **ואין מיקומה של התנהגות זו בשרשרת כדי לשנות מהקשר** אם התשובה לשאלה היא חיובית. קשר זה נבחן על פי שניים - מבחן ההיגיון והשכל הישר ומבחן הקשר המשפטי (ראה ע"פ 4230/99 **אבו ג'אנם נ' מדינת ישראל**).

יש להדגיש, כי העובדה **שלתוצאה גרמו מספר סיבות, אין בכך כדי "להוציא" את ההתנהגות של העבריין מהשרשרת הסיבתית הפיזית.**

לגבי **הקשר הסיבתי עובדתי**, אין מחלוקת שרכב הסקודה האט מטרים רבים, בוודאי מעל 10 מטרים (שם הייתה ההתנגשות המשוערת), לפני מעבר החצייה, בהבחין הנהג המעורב בהולכת הרגל וזיהה את רצונה לחצות, ולאחר מכן, אף החלה בחצייה משמאל לימין עד אשר הגיעה לפני הרכב, אז התנגש רכב הנאשם באחור רכב הסקודה, בפתאומיות, ללא שנתן דעתו על הימצאות הולכת הרגל, שכן לא הבחין בה.

קשר סיבתי משפטי - זיקת שייכות בין ההתנהגות לתוצאה אשר קובעת את האחריות המשפטית, הוא התנאי לאחריות של העושה לתוצאה, כאשר המבחן לכך הוא **מבחן "הציפיות"** לתוצאה שנגרמה מהתנהגותו בעבירות רשלנות המבחן הוא מבחן "הצפיות הסבירה", שבו אדם סביר יכול וחייב היה לצפות מראש, כאשר בדרך כלל עמידה במבחן הרשלנות כ"הלך נפש" הדרוש להרשעה בעבירת הרשלנות מהווה עמידה במבחן קיומו של הקשר הסיבתי המשפטי, והוא **"כולל צפייה של התוצאה ככלל, די בהתקיימו של יסוד זה ולכן גם אם התוצאה הצפויה התרחשה באופן שונה**



מהצפוי, אין בכך כדי לנתק את הקשר הסיבתי" (ע"פ 5870/01 חסיין נ' מדינת ישראל).

לעניין הקשר הסיבתי המשפטי - מבחן הצפיות, הפסיקה קבעה, כי **"המדובר בקביעה נורמטיבית להצבת גבול מבחן הצפיות כמבחן אובייקטיבי"**, כאשר **"אין צורך לצפות את דרך ההשתלשלות לקראת התוצאה ובלבד שזו לא תהיה חריגה ביותר"**. ובהמשך מדגיש, **"המשפט חייב לשקול האם הגורם השני זר לגורם הראשון ובשל כך מנתק את הקשר הסיבתי בינו לבין התוצאה. זהו מבחן 'הגורם הזר המתערב' (פרשת טואבלו לעיל)**

באותה פרשה חזר בית המשפט וקבע, כי המבחן הינו מבחן אובייקטיבי של האדם הסביר, כאשר אותה צפייה כוללת את התוצאה שנגרמה ואינה מחייבת לידע באופן מדויק את התרחשות האירוע, או את היקפו, אלא אם כן מדובר בתוצאה חריגה באופן כה קיצוני, עד שלא ניתן היה לצפות מהאדם הסביר להניח שמעשהו או מחדלו יגיעו עד כדי כך.

גם אם אומר, שכנגד נהג רכב הסקודה, קיים אשם תורם, שלא הגיב באופן מהיר על דוושת הבלם (מה שאינני אומרת כלל וכלל), הרי שהפסיקה קובעת, כי גם אם אדם נהג נהיגה מסוכנת וחסרת אחריות כשלעצמה, אין במצב דברים זה כדי לשלול את אחריותו המלאה של הנאשם למותו של המנוח.

נאמר ולא פעם בפסיקה, כי אשם תורם של המנוח (ובהשלכה לעניינו, למעורב), אינו מהווה שיקול, בבואנו לקבוע את אשמתו של הנאשם, ראה ע"פ 8827/01 **שטרייזנט נ' מדינת ישראל** (פד"י נז(5) 506). שם כבר נפסק כי רשלנות תורמת מצד הקורבן אינה מנתקת את הקשר הסיבתי ואינה פוטרת, כשלעצמה, את הנהג הרשלן מאחריות. **"השאלה היא - לעולם - שאלת הצפיות הראויה, וביתר דיוק: קביעת גדריה של חובת הצפיות הראויה"** הלכה פסוקה היא של **"רשלנות תורמת של הקורבן אין השלכה לעניין אחריות הנאשם במישור הפלילי ואין היא מהווה 'הגנה' מפני הרשעה"**.

בית המשפט העליון קבע בע"פ 482/83 מדינת ישראל נ' **סלים יוסף סעיד**, פד"י לח(2) 533: **"מעשה רשלנות של אחר, אין בו כשלעצמו, כדי לשחרר מאחריות פלילית את מי שעשה מעשה של הפרת חובת הזהירות, אשר כתוצאה ממנו נגרם נזק... מעשה הרשלנות, ותהיה זו אף רשלנות בדרגה גבוהה של מאן דהוא אחר, אין בו כשלעצמו, בשל חומרתו, כדי לשחרר מאחריות, אם הגורם הרשלני הראשוני חייב היה לחזות מראש את מעשה הרשלנות האמור"**.

מחדלי חקירה

ההגנה מבקשת לקבוע שנעשו מחדלים על ידי המדינה בחקירת התיק באופן ראוי, עד כדי שיש בהם להותיר ספק לטובת הנאשם ולהביא לזיכויו.

בנושא זה, ולבחינת אופי המחדלים, משמעותם והנפקות להם, אפנה ל: ע"פ 4384/93 **מליקר**, ע"פ 7443/06



ארקה: "מחדל חקירה פירוש, כי עקב רשלנותן של רשויות התביעה (לרבות רשויות החקירה), אבדה ראייה בעלת פוטנציאל מזכה, או הוחמצה הזדמנות למצות קו חקירה אשר היה עשוי להועיל להגנת הנאשם. הלכה היא, כי מחדל חקירה נזקף לחובתה של התביעה. פירוש של דבר, כי מיוחס משקל מסוים לאפשרות שאילו היו מתרחשים הדברים אחרת - ראייה היתה מושגת .. היתה בפנינו הוכחה המחזקת את גרסת הנאשם".

קיומו של מחדל, כשלעצמו, אינו מוביל מינה וביה לזיכוי נאשם ונדרשת בדיקה פרטנית של התשתית הראייתית בתיק ובחינת משקל המחדל, האם יש בו כדי לטעת ספק סביר (ע"פ 10735/04 גולדמן, ע"פ 10596/03 בשירוב ועוד).

ועוד בע"פ 6279/03 פלוני נ' מדינת ישראל, נדונה השאלה ונקבע, כי בית המשפט צריך לבחון סוגיה זאת באופן הבא: **"השאלה שעל בית המשפט להציב היא, האם מחדלה של המשטרה... הוא כה חמור, עד שקיים מקום לחשש כי הגנתו של המערער קופחה כיוון שנתקשתה להתמודד כראוי עם חומר הראיות המדבר נגדו (קרי: להותיר ספק לפחות בכוחו של חומר זה לבסס הרשעתו), או להוכיח גרסתו שלו (במידה המוטלת עליו)..."**. דהיינו, יש להבחין בין מחדל חקירתי למיצוי הליכי חקירה, שכן, אז אין השאלה היא, האם היה אפשר וראוי לנקוט בצעדי חקירה נוספים, אלא האם יש די ראיות המוכיחות את האישום מעבר לספק סביר ויש לבחון את היחס בין הפגם לבין האפשרות שהראייה הייתה מביאה לאפשרות שינוי בתוצאות המשפט.

כן אפנה לע"פ 5019 דביר חליוה נ' מדינת ישראל, שם נתקבלה עמדת שופט המיעוט, כאשר סוגיה זו נדונה ונקבע: **"התביעה איננה חייבת להציג בפני בית המשפט את "הראייה המקסימאלית", אלא את הראייה המספקת, ואם אכן הוצגו בפני בית המשפט ראיות המספיקות להרשעה- קרי כאלה המבססות את אשמת הנאשם מעבר לספק סביר- אין זה משנה האם היתה המאשימה יכולה להשיג ראייה "טובה" מזאת שהוצגה לבסוף"**.

מכאן, אני קובעת שהתוצאה הייתה צפויה ועל הנאשם היה לצפות אף את השתלשלות האירועים.

סופו של דבר:

לאחר שמיעת כלל הראיות, שמיעת טיעוני ההגנה ובחינתן אל מול הממצאים והעובדות, כפי שקבעתי לעיל ובהרחבה, מצאתי, שהנאשם נהג באופן רשלני בהתקרבו למעבר החצייה ולצומת, לא נתן תשומת לב מלאה לדרך, לא שיקלל את כלל הנתונים, זאת על אף נתוני דרך אופטימאליים, ראות טובה, תמרור מוצב בגובה, מעל הצומת ולכיוון נסיעתו, שדה ראייה פתוח לפניו יותר מ- 100 מטרים, כשהיה עליו להבחין בהולכת הרגל בשלב כלשהו (שכן הייתה גלויה במשך 9 שניות) וכן הייתה מוטלת עליו החובה של האטת נהיגתו בהגיעו לקרבת מעבר חצייה בצומת.

עוד יש לומר, כי נוכח כלל הנתונים שנזכרו, מצטרפת העובדה, שהיה עליו להבחין בהאטת נהיגת הרכב לפניו, כשגם בהקשר לכך קבעתי, שלא היה דבר שמנע ממנו להבחין מבעוד מועד, בהתנהגות רכב סקודה, שהיה עליו להגיב כפי שמצופה מנהג סביר הנוהג בתנאים אלו ולא מצאתי שזמן תגובתו נפגע.



לפיכך ומכל האמור, אני קובעת, שהמאשימה הוכיחה מעל לספק סביר, שהתנהגות רשלנית זו, היא שגרמה לתוצאה הצפויה של הדיפת רכב הסקודה, פגיעה בהולכת הרגל ומותה הטראגי.

ניתנה היום, ל' תשרי תשפ"א, 18 אוקטובר 2020, במעמד הצדדים