



גמ"ר 5427/10/15 - מדינת ישראל נגד דורון גובנייה

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

29 דצמבר 2016

גמ"ר 5427-10-15 מדינת ישראל נ' גובנייה

בפני נועה פראג לבוא, שופטת
סגנית נשיא

מאשימה

בעניין: מדינת ישראל
ע"י ב"כ עו"ד חגי בנימין
נגד

נאשם

דורון גובנייה
ע"י ב"כ עו"ד דוויק ועו"ד ברנט

הכרעת דין

נגד הנאשם הוגש כתב אישום בגין גרם מוות ברשלנות- עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 יחד עם סעיפים 64 ו-40 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), תשכ"א-1961.

מעיון בכתב האישום עולה, כי ביום 7.7.15, בסמוך לשעה 08:35, ברחוב יוספטל בבת ים מכיוון מזרח למערב, בנתיב הימני מבין שלושת הנתיבים, נהג הנאשם באוטובוס מסוג 'מאן' של חברת "דן", מ.ר. 9136501 (להלן: "האוטובוס"), בקו נסיעה מספר 42. כאשר הגיע הנאשם בנסיעתו לצומת עם רחוב בלפור (להלן: "הצומת"), בתחילת פנייתו ימינה, התקרב למעבר חציה (להלן: "מעבר החציה"). באותה העת, חצה את הכביש במעבר החציה מרש"ל, יליד 1937 (להלן: "המנוח"), מכיוון צפון לדרום, מימין לשמאל כיוון נסיעת הנאשם.

על אי התנועה מוצב תמרור 707 מהבהב, שהנאשם יכול היה להבחין בו ממרחק 56 מטרים. הנאשם, התקרב אל מעבר החציה בנסיעה רציפה, מבלי להאט ופגע עם חזית האוטובוס במנוח, שחצה את הכביש במעבר החציה (להלן: "התאונה"). כתוצאה מהתאונה, נחבל המנוח חבלה קשה בראשו והובהל לבית החולים ע"ש סוראסקי בתל אביב, שם נפטר מפצעיו ביום 00.00.15.

התאונה ומותו של המנוח נגרמו כתוצאה מרשלנותו של הנאשם, אשר נהג בחוסר מיומנות, בחוסר זהירות ולא נקט באמצעי הזהירות המתחייבים בהתקרבו למעבר חציה. הנאשם לא הבחין במנוח בשעה שהחל לחצות במעבר חציה, ונמנע מלהאט ולעצור את נסיעתו בהגיעו למעבר החציה, ובכך לא אפשר למנוח להשלים את החציה בבטחה. כמו כן, הנאשם נהג בחוסר תשומת לב לדרך בה נסע, לא ציית לתמרור 707 המוצב על אי התנועה, ולא הבחין במנוח החוצה את הכביש על מעבר החציה עד לרגע הפגיעה בו.

הנאשם כפר באמצעות בא כוחו בעובדות כתב האישום. ב"כ הנאשם אמר: "אני כופר בעובדות כתב האישום. מודים



בעובדה מס' 1. כופרים בכל יתר עובדות כתב האישום. לא מודים בקשר הסיבתי".

ראיות המאשימה

1. סרט ממצלמת האבטחה המתעד את המתרחש בצומת בעת קרות התאונה. (ת/8)
2. דוחות ותרשימים של בוחן התנועה מר אלי צמח. (ת/9, ת/12, ת/13, ת/14)
3. שחזור התאונה (ת/23) שנערך בהתבסס על חוות דעת מעבדה דיגיטלית, מאת המומחה רון גור-אל מהמעבדה הדיגיטלית במטה הארצי, בה נקבעו מהירות הליכתו של המנוח ומהירות נסיעת האוטובוס בהסתמך הסרט ממצלמת האבטחה. (ת/36)
4. דסקת הטכוגרף של האוטובוס, אשר מלמדת על מהלכי הנסיעה של האוטובוס. (ת/20)
5. עד לאירוע, מר יבגני זוקוב, נוסע באוטובוס.
6. חו"ד של נתיחה לאחר המוות שביצע ד"ר אלון קריספין מהמכון לרפואה משפטית. (ת/29)

ההגנה

הנאשם בחר שלא להעיד. ב"כ הנאשם: "הנאשם מודע לזכויותיו, בהתאם להוראת סעיף 161 לחסד"פ. הנאשם בוחר שלא להעיד. אין לנו עדים נוספים. סיימנו את פרשת ההגנה". (עמ' 25. שורה 23).

המחלוקת

הפגיעה - ההגנה כופרת במגע בין האוטובוס לבין המנוח. לטענת הנאשם, אשר על משמעותה והעדר משקלה בשל הימנעותו מלהעיד, אעמוד בהרחבה בהמשך, הוא צפר למנוח על מנת להזהירו. המנוח נבהל, נפל ומת.

הוסכם, כי המנוח הוא זה שנפגע בצומת, וכי כתוצאה מפגיעה זו - לה הנאשם אינו אחראי, אליבא דהגנה - מצא את מותו. הוסכם כי תוצאות הנפילה הם שהביאו למותו של המנוח. הוסכם קיומו של קשר סיבתי רפואי בין הפגיעות למותו.

התביעה מבקשת לקבוע, בהסתמך על ראיותיה, כי המנוח נפגע, פגיעה אנושה ע"י האוטובוס, ובגינה מצא את מותו. האוטובוס פגע במנוח. פציעותיו האנושות הן כתוצאה מפגיעה ישירה של האוטובוס.

מנגד, ההגנה מדגישה, היותן של הראיות נסיבתיות בלבד. רגע המגע לא נראה בסרט האבטחה (ת/8). אין עדי ראיה לתאונה. לא נקבעה נקודת המגע, ושחזור התאונה, שערך הבוחן עת/2, נדחה ע"י עת/4. מחדלי החקירה בתיק רבים. בגדי המנוח, שנלקחו ע"י המשטרה, לא הועברו למז"פ. חוות הדעת הפתולוגית רצופה ספקות. והימנעות הנאשם מלהעיד, אומנם, יכולה לחזק הראיות כנגדו, מקום שיש ראיות, אך בענייננו אין.

התאונה

סרט מצלמת האבטחה



הראייה המרכזית והמכרעת הינה סרט מצלמת האבטחה (ת/8). הסרט הופק ממצלמה המאבטחת קיוסק סמוך לצומת הרלוונטי. המצלמה תיעדה את הצומת, שבו אירעה התאונה ואת השתלשלות האירועים במהלך התאונה.

התבוננות בסרט האבטחה מלמדת:

בשעה 08:34:59 נראה המנוח, לבוש בחולצה לבנה וחובש כובע קסקט צועד על המדרכה ברחוב בלפור מכיוון צפון לדרום. המנוח מגיע לשפת המדרכה. מעבר החצייה תחום משני צדיו במעקה בטיחות, המונע ירידה אל הכביש, שלא במעבר החצייה. בשעה 08:35:07 המנוח, שירד אל מעבר החצייה, נעלם מהסרט. ניתן להבחין עד להיעלמו לחלוטין בשקית, שהוא מחזיק בידו השמאלית. בשעה 08:35:08, נראה האוטובוס נוסע ברחוב יוספטל למערב, ומגיע לקראת הפנייה לרחוב בלפור לצפון. בשעה 08:35:11 נראה האוטובוס בולם ונעצר במקום. ניתן להבחין בתזוזת הנוסעים. הולכי רגל על המדרכה לצפון עוצרים ומפנים מבטם דרומה.

האוטובוס נעצר רק לאחר שחזיתו חצתה את כל רוחבו של מעבר החצייה, וכאשר חלקו הקדמי של האוטובוס נעלם מן התמונה. (כך גם בלוח התצלומים ת/15. תמונות 1.25.6.7.8.9.1011.12).

אכן, רגע הפגיעה עצמה אינו נראה. בכל זאת, ניתן להבחין היטב במנוח, היורד אל מעבר החצייה, התחום במעקה בטיחות, ושניות לאחר מכן מגיע האוטובוס למעבר החצייה, לא עוצר, ממשיך וחוצה עם חזיתו את המעבר, ונעצר רק לאחר שחצה את כל רוחב מעבר החצייה.

הסרט מעיד על תנועה ערה של הולכי רגל, החוצים מעבר החצייה מצפון לדרום והפוך. מעבר החצייה, הנמצא בעיבורה של העיר, פעיל מאוד.

בשעה 08:35:06 שנייה לפני חציית המנוח, ניתן להבחין בהולך רגל אחר, החוצה את הכביש. הנאשם שהיה בנסיעה, היה אמור להאט מהירות נסיעתו עד לכדי עצירה. לו השתהה הולך רגל זה שנייה נוספת על מעבר החצייה, היה נפגע גם הוא.

הסרט אילם. ניתן להבחין בהולכי רגל, הצועדים צפונה, כשהם מפנים את מבטם לעבר מקום התאונה. ניתן להסיק כי ה"בום" אותו מתאר עת/6: "שמעתי רק את הבום החזק" (עמ' 29. שורה 24), הוא זה שגרם להם לעצור ולהפנות מבטם לעבר התאונה.

תגובתם הולמת את שהתרחש, ובוודאי שלא נפילה עצמונית של אדם, שנבהל ונפל.

כאמור לעיל, ניתן לקבוע, כי באמצעות הסרט מוכחות העובדות הבאות:

1. המנוח חצה את הכביש במעבר החצייה.
2. האוטובוס לא עצר לפני מעבר החצייה.
3. האוטובוס היה בנסיעה מתמשכת ורציפה, ללא בלימת חירום או בלימה פתאומית חריגה עד לרגע העצירה הסופית, המידית והפתאומית.
4. חזית האוטובוס חצתה את כל רוחבו של מעבר החצייה. (וכך גם ב-ת/15. ת/31. ת/12. ת/22/40).



5. המנוח שהה על הכביש כ- 3 שניות.

6. גרסת הנאשם בת/1 שקרית ומופרכת מן היסוד (תרשים התאונה בהתאם לגרסת הנאשם ת/14). המנוח לא "התהלך על הכביש". המנוח חצה את הכביש במעבר החצייה.

דומה, כי התבוננות מעמיקה בסרט, די בה כדי ללמד מעבר לכל ספק סביר, שהאוטובוס בו נהג הנאשם פגע במנוח, שעה שחצה את הכביש במעבר החצייה. כל מסקנה או תובנה אחרת נותרת מופרכת ותלושה.

חיזוק ותמיכה לסרט נמצא בעדותו של עת/2. **בוחן התנועה.**

העד ערך דו"ח בוחן (ת/9) בו תיאור מקום התאונה והתנאים ששררו במקום. מזג האוויר נאה. ראות טובה. כביש האספלט תקין ויבש עם מקדם חיכוך אומדני של 0.52. הבלמים וההגה של האוטובוס נבחנו בנסיעה ונמצאו תקינים. תמרור 707 מהבהב, ומופנה לכיוון נסיעת הנאשם תקין. שדה הראייה של הנהג פתוח לפנים 100 מטר באין מפריע. נערך ניסוי שדה הראייה. הולך הרגל העומד ליד מעבר החצייה נראה היטב ממרחק של 56 מטר. המהירות המותרת 50 קמ"ש. במקום נמצאו כתמי דם, שהם דמו של המנוח (ת/16). לא נמצאו סימני בלימה של צמיגים.

העד ערך לוח התצלומים, ת/15. ניתן לראות שהירידה למעבר החצייה תחומה משני הצדדים במעקה בטיחות. לא ניתן לרדת לכביש שלא על גבי מעבר החצייה. האוטובוס עצר עצירה מוחלטת רק לאחר שחצה את כל רוחבו של מעבר החצייה. (ת/12- תרשים "מצב אמת" ו- ת/31 לוח הצילומים של שוטר עת/3, וסרט מצלמת האבטחה ת/8).

האוטובוס ממוקם לאחר התאונה על גבי מעבר החצייה, **כשחלקו הקדמי חוצה את כל רוחב מעבר החצייה** (עמ' 10 שורות 14-15). כך גם בדו"ח הפעולה, ת/40, ובדו"ח הפעולה, ת/43, המתעד הגעת שוטר לזירת האירוע, ומציאת המנוח מוטל על גבי הכביש, צמוד למעבר החצייה.

ניסוי שדה ראייה - הניסוי הראשון נערך ביום התאונה לפי גרסת הנאשם, שטען כי הבחין במנוח הולך על הכביש במקביל לשפת המדרכה לדרום (גרסה זו נסתרה לאחר העיון בסרט האבטחה). העד אומר: "הניסוי הראשון שנעשה ביום התאונה ע"י הבוחן נחמיאס, היה פסול. לא שיקף את המציאות. היו הרבה דיבורים. הייתה הקרבה של מעבר החצייה. זום שהוא לא תקין. לכן, נעשה ניסוי שני". (עמ' 11. שורות 7-8). בניסוי זה הולך הרגל מוקם על הכביש. הנאשם הבחין בהולך הרגל ממרחק של 57 מטרים.

הניסוי השני - עת/2: "אחרי שראיתי את הסרט במצלמת האבטחה, ותפסתי את בגדי המנוח, ראינו שהגרסה של הנאשם לא מתאימה למציאות. אם הוא היה הולך לקראת האוטובוס, היה צריך להיפגע מלפנים, והוא נחבל בצד שמאל". (עמ' 11. שורות 12-14).

הניסוי השני: "הוא שיקף את המציאות בשטח. דבר לא הפריע לנאשם לראות את הולך הרגל...". (עמ' 11. שורה 17). הניסוי, ת/11 ות/6: הנאשם הבחין בהולך הרגל, כאשר הוא עמד מול מעבר החצייה ממרחק של 140 מטרים.

ניגוב אבק על גבי האוטובוס - ניגוב אבק נמצא על גבי חזית האוטובוס, לאורך 0.12 מטר בגובה 0.85 מטר מהקרקע, ואשר מתאים לגובהו של המנוח, אשר נפגע מהאוטובוס. (עת/3 בת-31/ת-32). ניגוב האבק סייע לעת/2 לצורך עריכת השחזור כנקודת הפגיעה במנוח על מעבר החצייה.



השחזור

השחזור נערך ביום 20/3/16. עת/2 מסביר: "השחזור לא נערך מיד, כי ראיתי שהתאונה קרתה על מעבר חצייה. הנהג לא האט מהירות נסיעתו כמתחייב לפני מעבר חצייה. היו גם לפני הפגיעה במנוח, הולכי רגל, שחצו את הכביש במעבר החצייה. שדה הראייה של הנאשם פתוח לפניו ואין מפריע. חשבתי, שאין צורך בשחזור, כי ברור שהוא היה צריך להאט לפני מעבר החצייה. בסופו של דבר כן עשיתי שחזור. **המסקנה היא שהתאונה ניתנת למניעה". (עמ' 10. שורות 15-18).**

השחזור כולל חישובים מתמטיים הנוגעים למרחקי תגובה ובלימה. המהירויות נקבעו לפי שני גורמים שונים ונפרדים.

1. ניתוח מהירויות עפ"י סרט הוידאו של מצלמת האבטחה. חוות דעתו של המומחה עת/7 מהמעבדה הדיגיטלית במטה הארצי (ת/36).

2. פענוח דסקת הטכוגרף. חוות דעתו של עת/4. (ת/33).

עת/7 הסביר כיצד נותח סרט הוידאו, ואופן גזירת הנתונים ממנו. העד ספר את מס' הפריימים (תמונות) שבכל שנייה בסרט, וזאת לפי מונה פנימי של הסרט עצמו ומונה חיצוני "בלתי תלוי", באופן המאפשר לו לדעת בדיוק כמה תמונות חולפות בכל שנייה ושנייה על פי מספר השניות שלוקח לעצם פלוני לנוע במרחב. המרחקים נמדדו ע"י העד בזירה. (עמ' 32 החל משורה 29).

לפי חוות דעתו עבר האוטובוס מרחק של 3.95 מטר ב-13 פריימים, שהינם 1.083 שניות (שנייה מצולמת מורכבת מ-12 פריימים), ולכן המהירות הממוצעת של האוטובוס למקטע זה הינה 13.3 קמ"ש. הולך הרגל עבר מרחק של 6.4 מטרים (שילוב מדידות א ו-ב בחוות הדעת) ב-63 פריימים, שהם 5.25 שניות. לכן מהירות ההליכה הממוצעת של הולך הרגל למקטע זה היא 4.39 קמ"ש.

הסטייה אפשרית במדידה זו היא עד 20% למעלה או למטה מן המהירות הממוצעת שנקבעה על ידו.

עת/4 פענח דסקת הטכוגרף (ת/33). לפי הפיענוח, החל מ-100 מטרים לפני העצירה הסופית (התאונה), האוטובוס היה בהאטה מתמשכת ורציפה. לא נצפתה עצירת חירום או בלימת פתע. האוטובוס המשיך בהאטה מתונה ומתמשכת של "בלימת מנוע" (המתאימה לקרבה לפנייה ימינה בצומת). כאשר האוטובוס היה במרחק של 19 מטרים לפני התאונה הייתה מהירות השיא שלו 14.8 קמ"ש. האוטובוס המשיך בהאטה עד לעצירה הסופית. (עמ' 25).

עת/4 העיד: "בקטע הנסיעה האחרון מהנקודה E ועד הנקודה G האוטובוס נמצא בהאטה, שלמעשה ההאטה מ-G ל-E הוא 0.33 מטר לשנייה בריבוע. מדובר בהאטה שמתאימה לבלימת מנוע... ניתן לקבוע שהנאשם לא בלם, אלא השתמש בכוח המנוע להאט האוטובוס... מנקודה E ועד לעצירה הסופית של האוטובוס, מבחינת החישובים מדובר בהאטה, שהיא פחות מבלימת מנוע. כלומר, ניתן לקבוע שהנאשם הייתה לו נסיעה מתוכננת. הוא התכוון לפנות... בנקודה F המהירות שלו הגיעה ל-14.8 קמ"ש. מדובר במהירות נמוכה מאוד, שהוא יכול לבצע את הפנייה. בלי שום קשר למעבר החצייה. יש הולך רגל או לא. הנאשם הביא את האוטובוס למהירות שהיא סבירה לביצוע הפנייה...". (עמ' 25. שורות 16-32).



ב-ת/33 בעמ' 3 פסקה 4.ד כתב העד: "לא נצפה רטט האופייני לאירוע תאונה בכל רישומי המחטים. בד"כ בפגיעה בהולכי רגל, במיוחד במהירויות נמוכות, לא יירשם רטט ברישומים. בהעדר רישום רטט לא ניתן לקבוע חד משמעית, כי במהלך הנסיעה האחרון, אכן התרחשה התאונה, אולם ניתן להניח, כי כך היה".

ובבית המשפט, הוא מסביר: "מדובר בבלימה מאוד קצרה, במהירות של 10 קמ"ש משך הבלימה במקדם חיכוך 06 הוא חצי שנייה. ב-20 קמ"ש באותו מקדם חיכוך, משך בלימת חירום הוא 0.9 שניות. מדובר בבלימה מאוד קצרה שלא ניתן יהיה לפענח אותה בדסקה". (עמ' 26. שורות 1-4).

כאשר האוטובוס היה במרחק של 19 מטר לפני מקום התאונה מהירות השיא שלו הייתה 14.8 קמ"ש, כשמשם המשיך להאט עד לעצירה סופית. (עמ' 27. שורות 4-5).

השחזור (ת/23) נערך בהתאם למדדים הבאים: הנתונים שנלקחו מסרט האבטחה. ההנחה בהתאם לסרט ולפי פענוח הטכוגרף, כי הנאשם בלם רק לאחר הפגיעה בהולך הרגל. הולך הרגל חצה את הכביש במעבר החצייה, מימין לשמאל כיוון נסיעת האוטובוס. המהירות הממוצעת של האוטובוס 13.3 קמ"ש. מהירות החצייה של המנוח 4.39 קמ"ש. קיימת אפשרות של סטייה של 20% לכל כיוון. מרחק החצייה המינימלי של המנוח עד לפגיעה בו 3 מטרים. לא הייתה בלימה יזומה, אלא רק בלימת מנוע.

שחזור בסטייה של 20% כלפי מעלה מלמד כי התאונה ניתנת למניעה. מרחק העצירה לו נדרש הנאשם הוא 6.46 מטרים. לו החל בבלימה, כאשר המנוח החל בחצייה היה נעצר במרחק של 2.5 מטרים לפניו. לא הייתה מתרחשת התאונה.

שחזור בסטייה של 20% כלפי מטה מלמד כי התאונה ניתנת למניעה. מרחק העצירה לו נדרש הנאשם הוא 3.89 מטרים. לו החל בבלימה, כאשר המנוח החל בחצייה היה נעצר במרחק של 5.91 מטרים לפניו. לא הייתה מתרחשת התאונה.

העד נשאל ומשיב: "אם אני לוקח את הרף המקסימלי לשני הצדדים. התאונה ניתנת למניעה. אם אני לוקח את הרף המינימלי לשני הצדדים, התאונה ניתנת למניעה. איך שאני אשחק עם זה, ואתן את הרף המינימלי ואת המקסימלי בהתאמה... אני בדקתי שניים... ברור שהתאונה ניתנת למניעה... איך שאני לא אשחק עם זה, התאונה ניתנת למניעה". (עמ' 19. שורות 16-22). "אני ירדתי גם ל-10 קמ"ש וגם התאונה נמנעת". (עמ' 20. שורה 14).

ואכן, בדיקת הנתונים בהתאם לנוסחה בת/23 מלמדת:

שחזור ללא סטייה - מהירות האוטובוס 13.3 קמ"ש. מהירות חציית המנוח 4.39 קמ"ש. לו היה הנאשם בולם בזמן, היה נעצר במרחק של 2.92 מטר לפני המנוח.

שחזור בסטייה של 20% כלפי מטה למנוח ומהירות האוטובוס בסטייה של 20% כלפי מעלה. לו היה הנאשם בולם בזמן, היה נעצר במרחק של 7.05 מטרים מהמנוח.

שחזור בסטייה של 20% תוספת 20% למהירות המנוח ולאוטובוס סטייה של 20% כלפי מטה - מצב אופטימלי לנאשם, שכן שהות המנוח על הכביש מתקצרת ל-2.05 שניות - מראה כי לו היה הנאשם בולם בזמן, היה נעצר במרחק של 2.08 מטרים מהמנוח.



שחזור בהנחה שמהירות האוטובוס הייתה 5 קמ"ש בלבד, (לגרסת הנאשם בת/1. שורה 85). הוא יזדקק למרחק עצירה של 1.5 מטרים. שהות בכביש של 2.05 שניות למנוח ומרחק חצייה 2.84 מטרים, עדיין התאונה ניתנת למניעה. האוטובוס היה נעצר במרחק של 1.34 מטרים מהמנוח.

המסקנה - הנאשם לא הבחין במנוח עד לפגיעה בו בעוצמה רבה, כפי שניתן לראות מאופן עצירת האוטובוס ותזוזת הנוסעים שבו. הנאשם לא עצר לפני מעבר החצייה.

הזמן המינימלי של שהות המנוח בכביש 2.05 שניות, והוא זמן האיחור בתגובה של הנאשם.

סיכום הממצאים: מכל האמור לעיל, נוספו ראיות חד משמעיות, למסקנות שהוסקו מסרט האבטחה, והן: המנוח חצה את הכביש במעבר החצייה. ת/15. ת/12. ת/31. עמ' 10. שורה 16 לפרוטוקול. האוטובוס לא עצר לפני מעבר החצייה. עמ' 10. שורות 14-15 לפרוטוקול. ת/15. ת/12. ת/31. האוטובוס היה בנסיעה מתמשכת ורציפה, ללא בלימת חירום או בלימה פתאומית חריגה עד לרגע העצירה הסופית, המידית והפתאומית. עמ' 10 שורות 16-17 לפרוטוקול. עמ' 14 שורות 6-7. עמ' 15. שורות 24-25. עת/4 בת-33. עמ' 26. שורות 1-4. חזית האוטובוס חצתה את כל רוחבו של מעבר החצייה. (וכך גם בת-15. ת/31. ת/12. ת/22/40). המנוח שהה על הכביש כ- 3 שניות. הזמן המינימלי של שהות המנוח בכביש 2.05 שניות, והוא זמן האיחור בתגובה של הנאשם. גרסת הנאשם בת/1 שקרית ומופרכת מן היסוד (תרשים התאונה בהתאם לגרסת הנאשם ת/14). המנוח לא "התהלך על הכביש". המנוח חצה את הכביש במעבר החצייה.

נוספו: חישובים מתמטיים, מהירות נסיעה, חצייה (נותחו האפשרויות השונות) לפיהם, **התאונה ניתנת למניעה**. נערך ניסוי שדה ראיה. נערך שחזור. נוספו עדויות עת/4 ועת/7. הטכוגרף. הסבר לפענוח סרט האבטחה. **ניגוב האבק**.

תוספת ראיתית נכבדת ביותר בעדותו של **עד לתאונה - עת/6**.

עת/6. נוסע באוטובוס.

העד, חייל בשרות סדיר נסע באוטובוס בעת התאונה. הוא ישב באמצע האוטובוס: "בדיוק בפינה. **הנהג נתן ברקס ממש חזק**. כמעט כל האנשים שהיו באוטובוס נפלו. היו אנשים מקדימה ששילמו לנהג על הנסיעה והם נפלו". (עמ' 29. שורות 20-21). העד רץ לעבר הנהג, וראה: "ראיתי מול הפנים שלי אדם מבוגר על הרצפה. יצאתי מהאוטובוס. ירד לו דם מהפה ומהאוזניים, והוא נחנק מהדם. **האוטובוס עשה ברקס ממש חזק. לא היה משהו לפני הברקס. שמעתי רק את הבום החזק. זה היה נשמע מכה, כאילו נכנס ברכב**". (עמ' 29. שורות 22-24). "**לא שמעתי צפירה. הנהג בוודאות לא צפר**". (עמ' 29. שורה 29).

העד עומת בחקירתו הנגדית עם הודעתו במשטרה. העד מסכים, כי לא אמר במשטרה, ששמע בום חזק. העד מסביר: "הייתי בשוק. כמו כולם. הוא, החוקר, לא שאל אותי. כל תאונה שומעים את הבום. **גם בתאונה ההיא היה בום**". (עמ' 31. שורה 22).

העד מסכים כי לא ראה את התאונה. לא ראה את הולך הרגל. אינו יכול לומר, אם היה מגע. עם זאת, וחרף חקירה נגדית צולבת, הוא אומר: "**אם חצי אוטובוס נפל, זה בגלל הברקס, אפשר לחשוב שהייתה מכה.....** ש. אתה הרגשת מכה באוטובוס? ת. כן. אני ישבתי באמצע האוטובוס, וכל האנשים עפו. גם אני עפתי...". (עמ' 32. שורות



(15-6).

ההגנה לא ביקשה להגיש הודעת העד במשטרה, ולכן, לא תוכל ליהנות מפרי הסתירות, באם קיימות כאלו.

תזוזת הנוסעים באוטובוס נראית היטב בסרט האבטחה (ת/8) ומחזקת העדות.

העד, נעדר עניין בתוצאות הדיון, עד ניטרלי לחלוטין. עדותו מהימנה ואמינה. אני דוחה על הסף טענת ב"כ הנאשם בסיכומיו, עמ' 8. פסקה 6.4, לפיה: "עדויות של העד "מזוהמת". העד מאשר, כי בשתי הפעמים, בהן נכח בבית המשפט, ישב עם אשת המנוח ושוחח עמה". אשת המנוח לא ראתה התאונה. אשת המנוח עת/1, העידה לעניין מצבו הבריאותי של המנוח. אין באפשרותה "לזהם" העדות. הוא הדין באמור בפסקה 6.5 לעניין הכנת העד למתן עדותו ע"י הפרקליט.

העד הותיר רושם אמין ביותר. גרסתו מתקבלת כמהימנה ללא כל הסתייגויות.

ראייה נוספת - חד משמעית - אמינה ומהימנה - **עת/9, רופא משפטי.**

העד ניתח המנוח וערך את ת/39. סיכום הממצאים העיקריים ב-ת/39: "שברים בגולגולת **משמאל**. דימומים בשכבה הפנימית של הקרקפת ובשריר הרקה **מצד שמאל**. פצע שפשוף בקרקפת **משמאל**. נזק תת חמצוני מפושט במוח. דימומים בשרירי הכתף, הזרוע והעכוז **מצד שמאל**. שבר פתוח בשליש העליון של עצם הגומד **השמאלית**. פצעי שפשוף במרפק **השמאלי**."

כפי שניתן לראות, המנוח שחצה מימין לשמאל כיוון נסיעת האוטובוס נחבל בעיקר בצדו השמאלי. כאשר הוטח לארץ, נחבל בצדו הימני. "דימומים תת עוריים בזרוע הימנית. דימומים תת עוריים בירך הימנית". (עמ' 7 ל-ת/39).

נרשם בת/39: "הריני לחוות דעתי, כי מותו נגרם מנזק חמור למוח. **מחבלה קהה בעוצמה גדולה לראש... (עמ' 7).** "יתר הנזקים החבלתיים - השבר הפתוח באמה השמאלית, פצעי השפשוף והדימומים בשרירים ובתת העור **נגרמו מחבלה קהה בעוצמה גדולה...**"

בביהמ"ש אומר עת/9: "סבירות נמוכה בהרבה, שהוא נפל על משטח, בגלל שהחבלה מסוג קו. ההבדל המשמעותי בין מכה לבין נפילה, הוא המיקום של הנזקים במוח ביחס לנזקים בגולגולת ובקרקפת באותו צד. **זה תומך במכה ולא בנפילה**". (עמ' 35. שורות 32-30). "מכלול הממצאים, כפי שמופיע בחוות דעתי, מתיישב עם מכה לצד השמאלי של הגו והראש כתוצאה מפגיעה קהה בעוצמה גבוהה...". (עמ' 36. שורות 19-18).

העד נחקר ארוכות בחקירה שכנגד בדבר האפשרות, שהמנוח נפל בעצמו. הנסיבות הובאו לידיעתו טרם הבדיקה, וייתכן שהשפיעו על המסקנות. העד אומר: "אם היו ממצאים שלא היו מתיישבים עם הנסיבות שנמסרו לי, תפקידי להצביע על כך לצוות החקירה, ולומר, שהממצאים לא מתיישבים עם הנסיבות שנמסרו". (עמ' 37. שורות 15-14). "במקרה הזה, כאשר **הממצאים מדברים בעד עצמם**... חוות הדעת מסתמכת על הממצאים בלבד, ולא על שום דבר שנמסר לי". (עמ' 37. שורות 26-23).

העד מסכים שיש אפשרות שהמנוח "הוטח" על הכביש. בתשובה לשאלה: "ש. אם לא היו מובאות לפניך נסיבות ביצוע האירוע, האם היית מציין את נושא ההיתכנות של היפגעות מרכב, או היית מסתפק באפשרות של **הטחה בלבד**?" הוא



אומר: "כן. הייתי מציין את הרכב כאפשרות". (עמ' 38. שורות 16-18). והמסקנה: **"אני יכול לומר, שהתוצאה הסופית, היא זו שהביאה אותי למסקנות בחוות הדעת". (עמ' 29. שורות 30-31).**

העד נחקר לעניין בגדי המנוח, שלא הובאו לבדיקה. ב"כ הנאשם, מכנה זאת "מחדל". העד משיב: "יכולתי להגיע למסקנות נוספות ולא אחרות באשר למנגנון שהצעת. למשל, אפשרות להבדיל בין הטחה במשטח למול פגיעה של רכב עם חזית". (עמ' 40. שורות 7-8). וגם: "מכאן ועד המסקנה, שמדובר במחדל המרחק גדול מאוד". (עמ' 40. שורה 31).

המסקנות - המנוח נפגע, פגיעה אנושה במגע עם האוטובוס. עיקר חבלותיו מהפגיעה הישירה של האוטובוס בראשו ובגופו.

ב"כ הנאשם בסיכומי טענותיו מציין, כי לא הוכח, שהמנוח לא **"הוטח"** אל הכביש. (עמ' 38. שורות 16-17). האפשרות לא נשללה לחלוטין. ב"כ הנאשם מפנה לעמ' 41 לפרוטוקול, שורה 18 שם נאמר ע"י העד, בתשובה לשאלה בחקירה נגדית: "ייתכן שהראש נפגע מהמשטח עליו **הוטח**, לגבי החבלות בגב ובגפיים על אחת כמה וכמה. אני מתאר מצב... הוא **מוטח**...".

במילון עברי של יהודה גור, נכתב: **"הטחה" - "הכאה. דחיפה. דחיקה. לחיצה."**

כיצד "הוטח" המנוח לעבר הכביש? האוטובוס "הטיח" אותו. הנאשם "הטיח" אותו בעת שפגע בו: דחף, לחץ דחק אותו לעבר הכביש.

לסיכום, אני קובעת, כי המנוח נפגע פגיעה ישירה ע"י חזית האוטובוס. החבלות תואמות "ממצא של קו" (עמ' 41. שורה 17). ניגוב האבק מחזק זאת.

כאמור לעיל, המנוח נפגע פגיעה ישירה בעוצמה גבוהה ע"י חזית האוטובוס. אפילו רק "הוטח" בעוצמה לכביש, האחריות על הנאשם. וכפי שציין ב"כ המאשימה בסיכומיו, אפילו לגרסת הנאשם, לפיה, המנוח נבהל מצפירתו ונפל את הכביש (גרסה שנסתרת מכל וכל בראיות) עדיין הנאשם, האחראי הישיר למותו.

אשת הנאשם - עת/1, לא ראתה התאונה. העידה על מצבו הבריאותי. הנאשם היה בריא. מתעמל: "עבד ללא הפסקה". (עמ' 6. שורה 28). הנאשם עבד עבודה פיזית. חילק עיתונים. בבוקר התאונה יצא להליכה ספורטיבית.

ברי, כי לא הייתה יכולה ל"זהם" עדות עת/6. הותירה רושם עגמומי. בכתה באולם. אמרה: "הוא היה הגב שלי. עכשיו אני עם תרופות. לא יכולה לישון. אני לבד. טוב שיש לי טלוויזיה". (עמ' 7. שורות 14-16).

יתר ראיות התביעה, שלא היו שנויות במחלוקת הוגשו לתיק ביהמ"ש בהסכמה. דוחו"ת מד"א. הטיפול בביה"ח. תעודת פטירה. חוות דעתה של המומחית ד"ר מיה פרוינד (ת/29), שקבעה שהדם שנמצא בזירה (כתמים), הוא דמו של המנוח.

נשמעו עדים נוספים, שתרומתם טכנית בלבד. חקירתם קצרה, והם:

עת/3, איש מז"פ. העד הגיע לזירת התאונה. דגם 3 מטושי דם ומטוש נוסף של ניגוב האבק מקדמת האוטובוס. העד הגיש לוח צילומים ת/31 (בטעות, שתוקנה, נרשם ת/40 בפרוטוקול. עמ' 22 שורה 3). בתמונות נראים כתמי הדם



מלפני חזית האוטובוס. האוטובוס נראה, כאשר חזיתו מעבר למעבר החצייה. תמונות מס' 7.8.9 מראות את מיקומו וסימני ניגוב האבק על גבי חזית האוטובוס. הדם - דמו של המנוח. לא נמצאו סימני ד.נ.א של המנוח על גבי האוטובוס.

ע/ת5, אשר ערך דו"ח פעולה. ת/35, היה בזירה. ביקר בביה"ח ו"תפס" את בגדי המנוח כמוצג. את הבגדים מסר לע/ת2. הבגדים לא נשלחו לבדיקת מז"פ.

ע/ת8, ערך דו"ח פעולה ת/37. באמצעותו הוגשו תעודת עובד ציבור ובדיקת הבלימה ת/38. העד ערך ניסוי בלימה לקבלת מקדם חיכוך.

ב"כ הנאשם חקר העד לעניין תעודת היכול של המכשיר. העד השיב: "יש. אני לא מחזיק אותה. ש. איך אנו יודעים שהמכשיר שאתו עבדת תקין. ת. התע"צ אומר, שאני בדקתי והכל בסדר" (עמ' 35. שורות 13-16).

אני דוחה על הסף טענת ב"כ הנאשם: "מאחר ולא הוגשה לבית המשפט תעודת כיול... הרי שממצאיו, הנסמכים על הבדיקה באמצעות המכשיר אינם קבילים". (עמ' 10. סיכומי הנאשם). העד נשמע בביה"מ ש. בתעודת עובד הציבור שהגיש נאמר במפורש, שהמכשיר נבדק ונמצא תקין. יתר על כן, לא קיימת חובה לקבוע מקדם חיכוך באמצעות מכשיר וריקום, וניתן לקבוע "אומדן חיכוך" לשם חישוב מקדם החיכוך.

תקיפת השחזור ע"י ההגנה באמצעות ע/ת4.

על פי פענוח הטכוגרף קובע ע/ת4 את מהירות נסיעת האוטובוס בנקודה F כ-14.8 קמ"ש וזה 19 מטרים לפני מקום העצירה. בתשובה לשאלה בחקירה נגדית, מסכים העד: "ש. האם זה נכון שבמרחק של 10 מ' לפני מקום העצירה הסופי, המהירות תהיה נמוכה יותר מ-14.8 קמ"ש. ת. נכון.... אם אגיד לך, שמהירות האוטובוס בזמן שהאוטובוס נמצא במרחק של 4 מטרים לפני המקום הסופי היא 4 קמ"ש, זה יכול להיות. ת. לא יכול להגיד זאת עכשיו, לא חישבתי זאת". (עמ' 27. שורות 15-17).

נחשב זאת, ונגלה כי במהירות של 4 קמ"ש, מרחק התגובה לו נזקק הנאשם הינו 1.16 מטרים. מרחק הבלימה 0.032, ומרחק העצירה 1.192 מטרים. בהנחה - הנוחה לנאשם - שהמנוח שהה בכביש 2.05 שניות, עדיין לו היה הנאשם בולם היה נעצר במרחק של 1.08 מטרים ממנו.

העד מסכים, כי לא נכון היה לעשות שחזור בחישוב מהירות קבועה לאוטובוס, שכן הטכוגרף מעיד על האטה באופן של בלימת המנוע.

העד נשאל: "ש. שחזור במהירות קבועה עושים במקרה שהרכב נוסע במהירות קבועה, פוגע בהולך רגל ורק לאחר מכן מגיב. ת. נכון. ש. בניגוד למקרה שלנו, שאוטובוס לפני שמגיע למקום העצירה הסופי כל הזמן נמצא בהאטה, ומוריד את המהירות, לכן, השחזור צריך להיות או בזמן הבלימה, או בתגובה, אך לא בשום מצב במהירות קבועה. ת. נכון. **מדובר במעבר חצייה. השחזור נותן אינדיקציה למידת הרשלנות של הולך הרגל. הנאשם היה צריך להאט ואף לעצור. השחזור זה לא הכל בתאונה של מעבר חצייה".** (עמ' 27. שורות 25-32).

מקובלים עלי דברים אחרונים אלו של העד. לא נכון לעשות שחזור במהירות קבועה לאוטובוס, אך השחזור נותן אינדיקציה לרמת הרשלנות. התאונה ניתנת למניעה בכל מצב. זהו המצב הקלסי, בו היה על הנאשם להאט ולעצור לפני מעבר החצייה. (כפי שטען שעשה בת/1).



הנאשם בחר שלא להעיד.

סעיף 162(א) לחוק סדר הדין הפלילי קובע: "הימנעות הנאשם מהעיד עשויה לשמש חיזוק למשקל הראיות של התביעה, וכן סיוע לראיות התביעה, במקום שדרוש להן סיוע...".

כבוד השופט קדמי, בספרו "על הראיות" בעמ' 306: "הכוח לחזק בא לשתיקה בעקיפין. לאמור: בכך שגרסת התביעה נותרת ללא מענה, בנסיבות שבהן הדעת נותנת, שאם יש מענה, אין מסתירים אותו" ובעמ' 307: "שתיקה של נאשם במהלך הדיון - כאשר שוב לא עומדת לו זכות שתיקה מוחלטת - במקום שראיות התביעה מחייבות הסבר או תגובה, תיחשב כהתנהגות מפלילה לחובתו, ובתור שכזו תוכל להוות סיוע".

הודעותיו של הנאשם במשטרה הוגשו בהסכמה.

כבוד השופט קדמי, בספרו "על הראיות" בעמ' 139: "אף שהודיה מוגשת ומתקבלת בשלמותה, הכלל הוא שרק לאותם חלקים מתוכה שיש בהם משום "הודיה" - דהיינו, אותם חלקים העומדים לחובת המודה - יש כוח ראייתי. ואילו אותם חלקים, אשר במסגרתם מוסר המודה דברים לזכותו - כגון: עובדות המבססות פטור מאחריות פלילית או הגנה...או עובדות המשמיטות את הבסיס מתחת לקיומו של היסוד הנפשי הדרוש להרשעה - אינם מהווים ראייה לתוכנם. ואם מבקש מוסר ההודיה לסמוך עליהם - עליו להעיד על כך מעל דוכן העדים במהלך הדיון".

כאמור לעיל, נותרנו ללא גרסת נאשם. גרסאותיו - הודעותיו - במשטרה נעדרות כל משקל. האמור בהן, אינו מהווה ראייה באשר לתוכן, וכל נפקותן מהימנותו/אי מהימנותו של הנאשם, עצם אמירתן והסתירות שמתגלות בהן.

הנאשם נחקר במשטרה 4 פעמים.

הודעה ראשונה - ת/1 - נגבתה ביום 7/7/15 בשעה 12:00. ההודעה נגבתה מיד ובסמוך לקרות התאונה. טרם פטירת המנוח. לכן, ההתייחסות הינה להולך רגל. הנאשם טען כי נסע במהירות איטית ברח' יוספטל למערב, התקרב למעבר החצייה בהאטה לקראת פנייה ימינה לרח' בלפור לצפון, ונעצר לפני מעבר החצייה. מהירות נסיעתו הייתה כ-5 קמ"ש לערך. הוא הבחין בהולך רגל מתהלך על הכביש במקביל לשפת המדרכה מדרום לצפון. הולך הרגל הלך והתקרב לעבר מעבר החצייה, כאשר האוטובוס עומד לפניו. הולך הרגל "נצמד לי לאוטובוס" (ת/1. שורה 7). הולך הרגל פנה ימינה, באופן שהחל ללכת לרוחב חזית האוטובוס. הנאשם, שהיה בעצירה מוחלטת, צפר לו, להזהירו. הולך הרגל נבהל. הסתובב לעבר האוטובוס, ונפל. "כשאני צפרתי לו, אני הייתי בעצירה מוחלטת". (ת/1. שורה 11). הנאשם שולל לחלוטין אפשרות של מגע: "יכול להיות, שהולך הרגל רצה לתפוס את הווישר של האוטובוס". (שורה 28). "האוטובוס לא נגע בהולך הרגל...יכול להיות שהולך הרגל ניסה לתפוס את הווישר, כדי לא ליפול". (שורות 94-95).

ההודעה סותרת ראיות התביעה. לאחר צפייה בסרט האבטחה, משנה הנאשם גרסתו. הנאשם מבין, כי הודעתו אינה עומדת במבחן המציאות. האוטובוס נראה בנסיעה. האוטובוס לא עצר לפני מעבר החצייה, וכאשר עצר לאחר הפגיעה, כאשר חזיתו חצתה כל רוחב מעבר החצייה. יתר על כן, הולך הרגל, המנוח, נראה בבירור על המדרכה, יורד למעבר החצייה, ולא "מתהלך על הכביש". הנאשם טוען שהיה בעצירה מוחלטת בעת שצפר ולפני מעבר החצייה. כיצד, אם כן, מצא עצמו לאחר חציית כל רוחב המעבר.



הודעה שנייה - ת/2 - ההודעה נגבתה בשעה 14:13. הנאשם צפה בסרט האבטחה. הנאשם חוזר בו מהיותו בעצירה. הנאשם אומר: "אני ראיתי בן אדם, שהוא בא מולי, ואני בלמתי.... אני לא פגעתי בו". (ת/2. שורות 13-15).

הנאשם שצפה בסרט האבטחה, והבין שגרסתו שקרית, לא ניצל ההזדמנות לומר את שאירע. הנאשם מתחיל בהתחמקות, כאשר אינו יודע מה להשיב, הוא אומר: "אין לי מה להגיד". (ת/2. שורה 3. שורה 7. שורה 11).

הודעה שלישית - ת/3 - נגבתה ביום 9/7/15 בשעה 13:37 לאחר פטירת הולך הרגל. להלן "המנוח". הנאשם: "אני בסך הכל צפרתי לו. אני ראיתי אותו, צפרתי ועצרתי. צפרתי כי הוא הלך עם הראש למטה, נבהל מהצפירה. לא היה מגע בינו לביני, והוא נפל וקיבל מכה מאי התנועה מהאבן שהיה בכביש". (ת/3. שורות 8-9). "לא היה מגע. ברגע שראיתי אותו שהוא מתקרב אלי, אני נעצרתי וצפרתי לו שישים לב". (שורה 14).

הנאשם מוסיף פרט חדש, שלא בא זכרו בחקירות קודמות. הנאשם מנסה למצוא הסבר לחבלה, שגרמה למוות, אם עד כה, עסקינן, בנפילה ותו לא, עתה מתאר הנאשם "מכה מאי התנועה....".

בהודעתו הראשונה אומר הנאשם, שעצר ואז צפר. בהודעה שלישית: "נעצרתי וצפרתי".

הודעה רביעית - ת/4 - נגבתה ביום 9/9/15 חודשיים לאחר התאונה, ולאחר עריכת ניסוי שדה הראייה. הנאשם מסכים שניתן להבחין בהולך רגל ממרחק של 57 מטרים. הנאשם מסביר: "הניסוי היום היה מתוכנן, ובגלל זה ראיתי את הבוחן. ביום התאונה ברגע שראיתי את הולך הרגל יורד למעבר החצייה עצרתי". (ת/4. שורות 9-10).

בניסוי השני, שנערך בו ביום, הבחין הנאשם בהולך הרגל ממרחק של 140 מטרים. הנאשם אומר: "אני ידעתי, שהבוחן מחכה לי ליד מעבר החצייה, ובגלל זה ראיתי אותו. הולך הרגל פשוט הפתיע אותי". (שורות 17-18).

בפעם הראשונה מזכיר הנאשם נוסעים, שעמדו מקדימה ליד הדלת הקדמית: "האוטובוס היה מלא בנוסעים". (שורה 25). "כשפונים ימינה, הנוסעים מסתירים את הולך הרגל מימין". (שורה 33)

באמירה "הולך הרגל פשוט הפתיע אותי" סותר הנאשם לחלוטין גרסאותיו הקודמות. החל מהולך הרגל שהולך על הכביש ועד להפתעה טוטלית, והסתרה של הנוסעים.

ע/ת 6 סותר טענה זו בעדותו. העד לא שמע צפירה (עמ' 29. שורה 29). לא היו נוסעים בעמידה באוטובוס. אפילו, היו נוסעים בעמידה, התרשל הנאשם, שכן חל איסור על נסיעה בזמן תשלום נוסעים. (תקנה 420 לתקנות התעבורה).

ע/ת 9 הפתולוג סותר טענות הנאשם. החבלות בגופו של המנוח נגרמו מפגיעה קשה בעוצמה רבה של רכב גבוה בעל חזית שטוחה. הסבירות לנפילה נמוכה בהרבה. לא ייתכן, שהולך רגל, בריא, שיצא להליכת בוקר ספורטיבית (עדות אשת המנוח ע/ת 1), נבהל מצפירה (שלא הייתה) ונחבל חבלות כה קשות, שגרמו למותו.

הודעותיו של הנאשם, שכאמור נעדרות משקל, וכל נפקותן באמירתו, בסתירות ובאי אמירת האמת, מביאות למסקנה מצער, שהנאשם לא הבחין כלל בהולך הרגל. הנאשם עצר רק לאחר הפגיעה בו. **ההאטה באמצעות בלימת המנוע, יועדה לאפשר פנייה ימינה.** הנאשם לא עצר לפני מעבר החצייה.

הסתירות בגרסאות הנאשם, הודעתו הראשונה, בה תיאר הולך רגל, הולך על הכביש, מהווה שקר מהותי.



כבוד השופט קדמי בספרו "על הראיות" בעמ' 304: "שקרים של נאשם בעניינים מהותיים, המוכחים בראיות עצמאיות, ובאופן ברור וחד משמעי - משמשים סיוע מקום שנדרש כזה...".

ב"כ הנאשם בסיכומיו, בהיותו מודע לשקרי הנאשם, מדגיש, כי: "שקרים של נאשם... - לעולם לא יגיעו לדרגה של ראיה עיקרית - וכוחם - לעולם כוחה של ראיה "מתווספת" לראיה עיקרית".

ההלכה באשר להוכחת ביצוע של עבירת גרם מוות ברשלנות בניגוד לסעיף 304 לחוק העונשין סוכמה בע"פ 186/80 יערי ואח' נ. מ"י (פד"י לה(1) 769), ולא שונתה מאז (חרף תיקון 39 לחוק העונשין), ולפיה היסודות שיש לבחון הם: **חובת זהירות מושגית וקונקרטי, הפרת חובת הזהירות - התרשלנות, נזק וקשר סיבתי בין ההתרשלנות לגרם המוות.** מקובל כי יסודות עבירת גרימת מוות ברשלנות חופפים לאלה של עוולת הרשלנות במישור האזרחי לפי סעיפים 35 ו-36 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש]. (ראה ע"פ 119/93 ג'ייסון לורנס נ' מדינת ישראל, פ"ד מח(4) 11-12).

בעבירה של גרם מוות ברשלנות צריך שיתקיימו חמישה תנאים מצטברים כמו בעוולת הרשלנות האזרחית, והם: אחריות מושגית, קונקרטי, צפיית טכנית, נורמטיבית, קשר סיבתי.

אחריות מושגית - הינה הינה אחריות כללית של אנשים מהקטגוריה אליה משתייך האדם המזיק, לכאורה, לשלומם של אנשים הנכללים בקטגוריה של האדם הנזקק (ראה: ע"א 145/80 - שלמה ועקנין נ' המועצה המקומית, בית שמש, פ"ד לז(1), 113, 116-117).

הנאשם נהג אוטובוס. הנאשם נהג מקצועי ומנוסה. הנאשם מכיר את המקום. הנאשם מודע לקיומו של מעבר החצייה במקום. אחריותו של הנאשם כלפי נוסעיו, וכלפי עובדי דרך הינה אחריות מוגברת, שכן הציבור נותן בו אמונו, בהיותו נהג מקצועי ומנוסה.

האחריות הקונקרטית - מורכבת משני נדבכים מצטברים: האחד "הצפיית הטכנית", והשני "הצפיית הנורמטיבית" - במידה ומבחינה טכנית ניתן היה לצפות את התרחש הנזק עדיין יש לבחון האם ראוי להטיל אחריות על המזיק.

הצפיית

כאמור לעיל, המנוח חצה את הכביש במעבר החצייה. עיון בסרט ת/8 מעיד על היות מעבר החצייה פעיל מאוד. הולכי רגל נראים על המדרכה לאחר החצייה ובדרכם לחצייה. כשנייה בלבד טרם חציית המנוח, חצה הולך רגל אחר את מעבר החצייה.

התשובה לשאלה - האם צפוי הולך רגל לחצות הכביש במעבר החצייה, בשעה 08:35 בבוקר - הינה חיובית.

מעבר החצייה - ומבחן הצפיית.

החוק

יש להדגיש את תיקונה של תקנה 67 (פורסמה בתאריך 28/1/15 והייתה בתוקף בעת התאונה), המשנה מהדין שנהג קודם, ומגבירה האחריות המוטלת על נהג המגיע למעבר החצייה, ע"י הטלת חובה נוספת לעצור את הרכב לפני המעבר, אף אם על המדרכה בסמוך למעבר החצייה ניצב הולך רגל.



תקנה 67 לתקנות התעבורה:

67. (א) נוהג רכב המתקרב למעבר חציה, והולכי רגל חוצים במעבר, יאפשר להם להשלים את החציה בבטחה ואם יש צורך בכך יעצור את רכבו לשם כך.

(1א) נוהג רכב המתקרב למעבר חציה, יאט את רכבו אם הולך רגל עומד על המדרכה בסמוך למעבר החציה ואם ניכר שבכוונתו של הולך הרגל לחצות את הכביש, ייתן לו זכות קדימה.

תקנה 52 לתקנות התעבורה עוסקת בחובת ההאטה לפני מעבר חציה:

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

....

(6) בהתקרבו למעבר חציה;

הפסיקה

בע"פ מלניק נ' מדינת ישראל 558/97: " מהן הנסיבות להן צריך נוהג רכב ליתן דעתו בהתקרבו למעבר חציה? עליו ליתן דעתו לכך, אם יש מי אשר מתכוון לחצות את הכביש במעבר חציה; ואם כן - להתאים את מהירות נהיגתו למקרה של חצייתו את הכביש. במסגרת זו, וכדי לכבד את זכות הקדימה של הולך הרגל במעבר חציה, עליו לצפות שזה ינסה לחצות את הכביש; שאולי לא יהיה ער לרכבו המתקרב; אולי יטול על עצמו סיכון של חציה על אף התקרבות הרכב; אולי יסמוך על כך שהרכב יכבד את זכות הקדימה שלו. עליו להתחשב גם באפשרות של התנהגות רשלנית מצדו של הולך הרגל."

ע"פ 8827/01 ישראל שטריינז נ' מדינת ישראל: "אכן, הדעת נותנת כי על נוהגים ברכב המתקרבים למעבר חציה שומה עליהם לצפות הימצאותם של הולכי רגל במעבר החציה - או הולכי רגל העומדים לעלות על מעבר החציה - ולנקוט אמצעי זהירות ראויים למנוע פגיעה בהם."

בעפ 105/08 **מדינת ישראל נ' אריק שטרית** קובעת השופטת נאוה בן אור: "הלכה פסוקה היא, כי חובת הצפיות קיימת גם כאשר הנעשה על המדרכה ליד מעבר החציה מוסתר מעיניו של הנהג. או אז, חובה על הנהג לצפות אפשרות שהולכי רגל אינם נראים ירדו אל מעבר החציה"

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



בבש"פ 6616/99 בר נוף נ' מדינת ישראל קבעה השופטת שטרסברג - כהן:

"ידיעת הנהג על כך שהנעשה על המדרכה ליד מעבר החצייה מוסתר מפניו, כשיודע הוא שבני אדם יורדים ממדרכות אל תוך מעברי חצייה לשם חציית הכביש, **מצדיקה נהיגה זהירה עד כדי עצירה לפני המעבר**, כשאין ביטחון כי הולכי הרגל "מוסתרים" לא ירדו לתוכו".

כעיקרון מקום בו ישנה צפיות טכנית, ישנה צפיות נורמטיבית. אני קובעת, כי קיימת חובת זהירות מושגית וקונקרטית של הנאשם כלפי המנוח. הנאשם הפר חובה זו. הנאשם לא נהג בזהירות המתבקשת בהתקרבו למעבר החצייה. לא האט מהירות נסיעתו לכדי עצירה, ופגע במנוח.

בבג"צ כרסנטי נ' פרקליטות המדינה, בג"ץ 8150/13 נקבע: **"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 על כלי 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 רגל עלול להתרשל - כך במיוחד כלפי קבוצות אוכלוסייה ממוקדות כגון ילדים וקשישים.... הכלל השני הוא, כי האחריות אינה מוחלטת. אין עסקינן באחריות קפידה...".**

בע"פ 8827/01 שטרייזנט נ' מ"י, נקבע: **"נזכיר בראשית הלכה שמכבר, ונדע כי התנהגות הנפגע - לרבות התאבדות - וכמותה התערבותו של גורם שלישי במערכת, גם זו, גם זו אינן שוללות, באשר הן, קשר סיבתי משפטי בין מעשה או מחדל של הפוגע לבין תוצאה פוגעת, והוא - שעה שהפוגע כאדם מן היישוב היה יכול - נורמטיבית - לצפות מראש את שאירע בפועל... הנה כי כן, רשלנות חמורה מצדו של הנפגע, ואפילו מעשה התאבדות - באשר הם - אין בהם כדי לנתק קשר סיבתי-משפטי, שבין מעשה לבית תוצאה. השאלה היא לעולם, שאלת הצפיות הראויה, וביתר דיוק: קביעת גדרה של חובת הצפיות הראויה".**

הוכח בראיות המאשימה, כי הנאשם נהג באוטובוס. הגיע למעבר החצייה, לא עצר, לא נתן זכות קדימה להולכי הרגל, שחצו את הכביש במעבר החצייה, לא עצר לפני מעבר החצייה (בניגוד לדבריו בהודעתו ת/1), פגע במנוח פגיעה אנושה, שגרמה למותו, בכך הפר הנאשם חובותיו כנהג (כל שכן חובותיו כנהג מקצועי), לא אפשר למנוח להשלים חצייתו בבטחה, לא אפשר לו להתקדם בלי לעצור, להמתין, לשנות ממהירות חצייתו, וזאת בניגוד לאמור בתקנה 1 לתקנות התעבורה.

רשלנות

הנאשם, נהג אוטובוס מקצועי, לא נהג בהתאם להוראות החוק. לא האט מהירות נסיעתו לכדי עצירה. התרשל רשלנות רבתי, כאשר לא עצר לחלוטין (כפי שטען בהודעתו ת/1) לפני מעבר החצייה. לחצייתו של המנוח, קדמה חצייתם של הולכי רגל אחרים, שאף הם היו עשויים להיפגע.

בש"פ 7578/00 שוויקי תחסין נ' מד"י דינים עליון נח 450 כבוד השופט חשין). "מעבר חצייה בכביש, ממלכתו של הולך רגל הוא, ורכב המתקרב לאותה הממלכה חייב הוא לעצור עד אם יעבור הולך הרגל לשלום...**נהג רכב הפוגע בהולך רגל בהולכו במעבר חצייה, מחייב עצמו לכאורה במעשה רשלנות או במעשה רשלנות חמור**. וכך רכב הפוגע



בהולך רגל המצוי במעבר חצייה, ניתן לעלות על הנוהג כי עשה, לכאורה, מעשה רשלנות, **הדבר כמו מדבר בעדו, שבעל רכב פלש עם רכבן למקום שאסור היה לו לבוא בו בלא היתר ומשפגע בהולך הרגל חייב עצמו לכאורה, במעשה רשלנות**

בע"פ 71516/01 ירוחם יגאל נ' פרקליטות מחוז מרכז, בבית המשפט המחוזי בת"א נקבע:

"הלכה ידועה היא שמעבר חצייה הוא מקום מבטחו של הולך הרגל. נהג חייב להאט את מהירות נסיעתו בהתקרב למעבר חצייה, לסרוק את מלוא רוחבו של המעבר, כדי לאתר הולכי רגל החוצים, או המבקשים לחצות, ואף לבלום את רכבו באם יצא כאלה..."

בת"פ 332/98 בית המשפט המחוזי בחיפה, דינים, מחוזי לב(9) 710 נקבע:

"...כל נהג יודע או חייב לדעת, שבמעבר חצייה עוברים הולכי רגל, ולכן כל נהג, לרבות הנאשם, היה צריך להיות מודע לאפשרות שבמעבר החצייה ימצא הולך רגל, וכי עליו לנקוט בכל האמצעים כדי לא לפגוע בו, ולאפשר לו לעבור בבטחה. לדעתי, נהג שאינו שם לב למתרחש בכביש או למצבו של הכביש, **נוהג בשוויון נפש ובקלות דעת לאפשרות, שנהיגה שלו תגרום לפגיעה בהולך רגל...**"

הנה, כי כן, וכפי שנקבע בפסיקה, עצם הפגיעה בהולך רגל על מעבר החצייה, הינה בבחינת הדבר מדבר בעד עצמו, שנהג הרכב הפוגע נהג ברשלנות רבתי עד כדי שוויון נפש וקלות דעת.

זה המקום להידרש לכלל השני, שנקבע בבג"צ 8150/13: "...השני, שלא מדובר באחריות מוחלטת או קפידה, אלא בעבירת גרם מוות ברשלנות, שבה על התביעה להוכיח התרשלנות, גרם מוות וקשר סיבתי ביניהם". קביעת ביהמ"ש המחוזי, אושרה בבג"צ, ומשמעותה: **"גם במקרה של פגיעה בהולך רגל, החוצה את הכביש במעבר חצייה, עדיין יש צורך להידרש להוכחת כל אחד מיסודות עבירת הרשלנות ברף ההוכחה הנדרש בפלילים...התרשלנות, גרם מוות וקשר סיבתי ועובדתי ביניהם"**.

כבר קבעתי, כי הנאשם לא עמד בתנאי הכלל הראשון. הוא לא נהג בזירות, לא האט מהירות נסיעתו בהתקרבו למעבר חצייה עד לכדי עצירה, פגע במנוח על מעבר החצייה וגרם למותו.

בג"צ 8150/13 מדגיש: "חיוניותן של דרכי החישוב בעבירת גרם מוות ברשלנות, לאמור, הגם שמוסכם, כי הנהג לא הבחין במנוחה עת חצתה את הכביש... עדיין יש להידרש לחישובים המתמטיים של שדה הראייה הרלבנטי, של מהירותו של הרכב הנוסע ושל הולכת הרגל המנוחה, ושל המהירות (והמרחקים), שבה התאונה הייתה נמנעת...". במקרה זה, שלא כמו בתאונה שלפני, נשמע הנאשם והוגשה חוות דעת מטעם ההגנה.

ע"ת/2 ערך שחזור ממצה. מהירות נסיעת האוטובוס נקבעה ע"פ פקנוח הטכוגרף ועל פי פקנוח סרט האבטחה. (ראה עדויות ע"ת/2, ע"ת/4 וע"ת/7) נערכו חישובים שכללו אפשרויות חשבוניות שונות. כולל נסיעה במהירות של 10 קמ"ש, ואף 5 קמ"ש (לפי גרסת הנאשם חרף היותה נעדרת משקל כלשהו). חושבה מהירות הליכתו של המנוח. חושב המרחק, שהספיק לחצות טרם הפגיעה.

המנוח שהה על הכביש 2.05 שניות בחישוב המינימלי (לטובת הנאשם). בפועל, ככל הנראה שהה על הכביש כ-3 שניות לפי סרט האבטחה ת/8 וכ-2.46 שניות (נתון המתקבל בחישוב לפי מהירות 13/13 קמ"ש). נערכו 2 ניסויי שדה ראייה.



הולך רגל נראה היטב ממרחק של 56-57 מטרים, ואפילו 140 מטרים.

כל האפשרויות החשבוניות מביאות למסקנה אחת ויחידה התאונה ניתנת למניעה. הנאשם הופתע ע"י המנוח. הנאשם לא עצר כלל. ההאטה תוך כדי בלימה לא נועדה לאפשר חציית הולכי רגל בבטחה, אלא לאפשר פנייה ימינה. הנאשם, נהג מקצועי. הנאשם מודע לקיומו של מעבר החצייה במקום.

הקשר הסיבתי

לאחר שהוכחה הפגיעה העוצמתית במנוח. הוכחו חבלותיו האנושות ופטירתו מהן, ולאחר שהוכחה אחריותו של הנאשם, חובתו לצפות הולך רגל על מעבר חצייה, הוכח הקשר הסיבתי.

אשם תורם - ניתוק הקשר הסיבתי

כבוד השופט קדמי בספרו "על הדין בפלילים", בעמוד 1211 קובע: "הלכה פסוקה היא של רשלנות תורמת של הקורבן אין השלכה לעניין אחריות הנאשם במישור הפלילי, ואין היא מהווה 'הגנה' מפני הרשעה". ובעמ' 50: "רשלנות תורמת, אינה מעלה ואינה מורידה לעניין האחריות בפלילים, ואין בכוחה לנתק קשר סיבתי משפטי, אלא אם מדובר ברשלנות של אדם אחר, שלא ניתן ולא צריך היה לצפותה באורח סביר". "תאונה בלתי נמנעת היא זו, אשר שום ראיית הנולד, ושום אמצעי זהירות, שאפשר לצפות להן באופן סביר מאדם רגיל ובר דעת, לא יכלו למנוע אותה".

ברע"פ 6338/99 בוחניק נ' מ"י, קובע, כבוד הנשיא ברק: "בית משפט זה קבע בעבר, כי משחברו שני גורמים לתאונה, אין זה משנה שהתנהגותו של אחד מהם, הייתה רק אחד הגורמים לתאונה, כל עוד היה זה גורם הכרחי, בלעדיו התאונה לא הייתה מתרחשת".

תקנה 110(א) לתקנות התעבורה מטילה חובת זהירות על הולכי רגל: "לא יחצה אדם כביש, אלא לאחר שבדק את מצב התנועה בו, ונוכח שאפשר לחצותו בבטחה". 110(ג): "אם יש בקרבת המקום מעבר חצייה, מנהרה או גשר, המיועדים למעבר הולכי רגל, לא יחצה הולך הרגל את הכביש, אלא בהם". תקנה 111 קובעת: "לא ירד הולך רגל ממדרכה או ממקום מבטחים אחר שבדרך באופן פתאומי, או מבלי שנקט בזהירות מספקת..."

לאחר שמיעת הראיות שוכנעתי בהעדרו של אשם תורם. שנייה לפני חציית המנוח חצה אחר את הכביש. האוטובוס היה בהאטה באמצעות בלימה (עת/4. טכוגרף). ככל הנראה, המנוח הבחין בהאטה, והיה סבור שהנאשם יכבד את זכות הקדימה שלו ויעצור. הרי המנוח ירד לכביש לפחות 2.05 שניות וככל הנראה 3 שניות קודם לתאונה. שעה שהאוטובוס היה במהירות ובמרחק שאפשרו לו לעצור.

מחדל החקירה

ב"כ הנאשם טוען ל"מחדלי חקירה רבים ומשמעותיים". (עמ' 3 לסיכומים). המחדל העיקרי, הינו מחדלו של עת/2, "אשר אסף ראיות חפציות בדמות בגדי המנוח, אך לא טרח להפנותן לבדיקה מעבדתית על מנת לבדוק, באם ניגוב האבק באוטובוס מקורו במגע עם הולך הרגל ואם לאו". (עמ' 5).

עת/5 התייחס לכך, באומרו: "... לא תמיד, זה ניתן לעשות... לא תמיד ניתן להגיע למסקנות". (עמ' 29. שורות 11-12).

עת/9, הפתולוג, אמר שמסקנותיו לא היו משתנות.

כמו כן, תוצאה חיובית הייתה מהווה ראייה ניצחת למגע בין חזית האוטובוס לנאשם, כך, שהמבחינה הזו נהנה הנאשם מהעדר התוצאה. וכפי שהוסבר, בראש סדר העדיפויות עמדה התאמת הבגדים לזירה, למנוח ולכביש. נערכה בדיקה לאיתור ד.נ.א של המנוח על גבי חזית האוטובוס - קשר שסביר היה שלא ימצא, נוכח העובדה, שהמנוח חבש על ראשו כובע. (עדויות של עת/9). (סרט האבטחה).

מחדל חקירה נוסף לטענת ב"כ הנאשם בוצע ע"י עת/2 אשר ערך שחזור במהירות קבועה, שעה שעפ"י נתוני פענוח הטכוגרף, האוטובוס היה בהאטה מתמדת. התייחסתי בהרחבה לנקודה זו בפרק "תקיפת השחזור באמצעות עת/4".

על כל פנים, מובהר, כי אין ב"מחדלים" אלו, כדי להשפיע על הגנת הנאשם.

ראיות נסיבתיות.

ב"כ הנאשם מצטט את פסק הדין שניתן לאחרונה בע"פ 2697/14 ניסים חדאד נ' מ"י. שם נקבע, בין היתר: "נותרו תמיהות לא מעטות... אך אין די באלה כדי לבסס מסקנה של אשמה **מעבר לספק סביר**... לא ניתן לשלול, לדעתי, כמוסבר לעיל, את האפשרות שהמערער לא ביצע את המיוחס לו, נוכח קיומו של תרחיש חלופי סביר... שיש לו עיגון בחומר הראיות, בניסיון החיים ובחוות דעת מומחים שהעידו".

בתאונה שלפני, לא הוצע תרחיש חלופי סביר בעל עיגון בחומר הראיות. הנאשם בחר שלא להעיד. לא נשמעו עדי הגנה, ובוודאי שלא עדי הגנה מומחים.

אכן, אין עד ראייה לתאונה. אומנם, בסרט האבטחה לא מונצחת הפגיעה, ובכל זאת די בהצטברותן של כל הראיות, כדי לקבוע מעל ומעבר לספק סביר את אשמתו של הנאשם.

בע"פ 70642/08 בבית המשפט המחוזי בת"א (אושר בעליון ברע"פ 6073/09) נאמר: "לא ניתן לנתק את ה"סבירות" מהספק הסביר: הספק צריך להיות סביר... בביטוי סביר טמונים הסינון, הוא איפוא מבחן השכל הישר וניסיון החיים". "ספק כזה אינו קם על דרך העלאת השערות מצוצות מן האצבע. צריך הוא להיות הגיוני ואחוז בראיות... סבירות נלמדת, בין היתר, מהעמדת הגרסה הנטענת במבחן השכל הישר, ניסיון החיים והניסיון השיפוטי. תרחיש שאינו עומד בקנה מידה של סבירות... אינו הולך להיות סביר".

מדובר בתאונה שניתן היה למנוע אותה בקלות. ההסבר היחיד להתרחשותה היא רשלנותו של הנאשם. שלא נתן דעתו לדרך. לא הבחין מבעוד מועד במנוח החוצה הכביש במעבר החצייה, לא מילא חובתו על פי החוק והפסיקה, ולא עצר לפני מעבר החצייה.

לסיכום

הוכח מעל ומעבר לכל ספק סביר:

1. המנוח חצה הכביש במעבר החצייה.
2. המנוח צעד על המדרכה, קודם שירד אל מעבר החצייה.

עמוד 18



3. הנאשם לא עצר לפני מעבר החצייה. הנאשם נסע בנסיעה שוטפת תוך כדי האטה באמצעות בלימת מנוע בלבד, עד לרגע הבלימה הפתאומית, רגע הפגיעה, עת נעצר באופן סופי.

4. הנאשם נעצר באופן סופי לאחר שחזית האוטובוס חצתה כל רוחבו של מעבר החצייה.

5. המנוח נפגע בצורה אנושה. המנוח סבל מחבלות נרחבות, המצביעות על פגיעה מרכב גבוה בעל חזית שטוחה.

6. נשמע "בום" במהלך הפגיעה. עוברי דרך מפנים ראשם לאחור.

7. הנאשם לא צפר, ולא עצר לפני מעבר החצייה.

ניסיון החיים והשכל הישר מלמדנו, כי לא ייתכן, שאדם בריא, נבהל, נופל, וסובל מחבלות, כפי שתוארו.

הנאשם פגע במנוח, וגרם למותו ברשלנותו.

לראיות המאשימה, יש להוסיף הסיוע הראייתי, שנובע מבחירתו של הנאשם לשתוק, וכן החיזוק הראייתי בשקרי המהותיים.

בהערת אגב, ולמעלה מן הצורך, אתיחס לטענת ב"כ הנאשם, כי בית המשפט לא מילא חובתו: "לא עמד בחובתו לפי הדין והפסיקה, ולא הסביר לנאשם כלל את תוצאות הימנעותו מלהעיד, כמתחייב מסעיף 162 לחסד"פ". (עמ' 12 לסיכומים. פסקה ב.2.).

בתום פרשת התביעה אמר ב"כ הנאשם: **"הנאשם מודע לזכויותיו, בהתאם להוראת סעיף 161 לחסד"פ. הנאשם בוחר שלא להעיד.** אין לנו עדים נוספים. סיימנו את פרשת ההגנה". (עמ' 25. שורה 23).

לשון סעיף 161(ב) לחסד"פ הינה לשון חובה, אך כאשר הנאשם מיוצג, ובא כוחו נוקט בלשון ברורה, כי הנאשם מודע לזכויותיו, מה משמעות הייצוג?

ביהמ"ש העליון דן במספר מקרים של היעדר הסבר הזכויות לנאשמים, אך בכל המקרים הדיון הוא בנאשמים בלתי מיוצגים, וגם אז נבדק החשש לעיוות דין.

בע"פ 799/78 בימ"ש עליון (ערעור על בימ"ש מחוזי ב"ש ת.פ 117/78 נאשם לא היה מיוצג בבימ"ש מחוזי). "אכן סדרי הדין בבית-המשפט המחוזי נפגמו בכך שעד כמה שהפרוטוקול מראה, השופט המלומד לא קיים את החובה המוטלת עליו על-פי סעיף 145(ב) לחוק סדר הדין הפלילי, להסביר לנאשם את הברירה הנתונה בידו, להעיד או להימנע מלהעיד. ואולם אנו הגענו למסקנה שלא נגרם למערער עקב הפגם האמור כל עיוות דין, שכן המערער גילה בקיאות בסדרי הדין, חקר את עדי התביעה, העיד, ולפי טענת הסניגור המלומד לפנינו לא היה משתמש בזכותו לשתוק, ואף הביע רצונו להעיד עדים להגנתו, דבר שלבסוף לא עשה ועל כך ידובר בהמשך. אי לכך משתמשים אנו בכוח הנתון בידינו לפי סעיף 95 1 לחוק הנ"ל, ומקימים את ההרשעה על אף הפגמים הנ"ל".

בע"פ 493/78 הערעור נדחה. ערעור על בימ"ש מחוזי ירושלים 480/77. נאשם התפרע והוצא מהאולם. סנגורו התבקש להודיע לו זכויותיו. מכאן, שדי בייצוג להסבר הזכויות.



השופטת בן-פורת: "כן מצטרפת אני לדעת חברי הנכבד, השופט בכור, כי משביקש השופט המלומד של בית-משפט קמא את סגורו של הנאשם להסביר לו את זכויותיו (בתום פרשת-התביעה), יצא בכך. ידי חובתו בנסיבות העניין".

בע"פ 555/77. ערעור על ת.פ. 415/75. המערער לא היה מיוצג בביהמ"ש המחוזי. השופט לא הסביר לו משמעות ההימנעות מלהעיד, ואחר כך זקף זאת לחובתו באומרו: "יש לזכור שנאשם 2 בחר בשתיקה ולא העיד על אף שהוסברה לו היטב משמעותה של שתיקתו". הערעור התקבל.

כבוד השופט קדמי בספרו "על סדר הדין" בעמ' 1363: "דין תשובת הסניגור כדין תשובת הנאשם".

חזקה על ב"כ הנאשם, עו"ד ותיק ומנוסה, שכאשר אמר: "הנאשם מודע לזכויותיו" (עמ' 25. שורה 23), עשה זאת רק לאחר שהסביר לנאשם משמעות הימנעותו מלהעיד.

חזקה על ב"כ הנאשם, כי לו סבר, שהנאשם אינו מבין משמעות בחירתו, היה פונה ומבקש מביהמ"ש לשוב ולהסביר זאת.

חזקה על ב"כ הנאשם, כי לא התכוון להכשיל את ביהמ"ש, ואם סבר, כי טעה ביהמ"ש, היה עליו להעמידו על טעותו בעת הדיון.

מכל מקום, בוודאי שלא נגרם עיוות דין לנאשם, שכן לו חפץ להעיד, היה פונה בא כוחו לביהמ"ש בבקשה, טרם הגשת סיכומי התביעה (כחודשיים לאחר מכן) וטרם הגשת סיכומיו הוא, ובכל שלב טרם מתן הכרעת הדין.

כאמור לעיל, בהעדר פרשת הגנה, בהעדר גרסת נאשם (פרט להודעותיו, שכאמור לעיל נעדרות משקל, ואין מהוות ראייה לאמיתות תוכן) ובהצטבר ראיות התביעה, העולות בקנה אחד עם מבחן השכל הישר וניסיון החיים, לא נותר לי אלא להרשיע הנאשם בעבירה של גרם מוות ברשלנות, עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, בצירוף סעיף 64 לפקודת התעבורה, תקנה 67 ותקנה 52(6) לתקנות התעבורה יחד עם סעיף 40 לפקודת התעבורה.

ניתנה היום, כ"ט כסלו תשע"ז, 29 דצמבר 2016, במעמד הצדדים