

## גמ"ר 7588/05 - מדינת ישראל נגד אליהו חבושה

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

גמ"ר 16-05-7588 פרקליטות מחוז תל אביב פלילי נ' חבושה  
בפני כב' השופט אהרן האזראמן  
בעניין: מדינת ישראל המאשימה  
ע"י פרקליטות מחוז תל אביב (פלילי)  
ע"י ב"כ עווה"ד ניר ביטון ומתחמה Shir Ben Dovid  
נגד  
הנאשם אליהו חבושה  
ע"י ב"כ עווה"ד דוד גולן וועה"ד דימה קרביצקי

### הכרעת דין

כנגד הנאשם הוגש כתוב אישום המיחס לו אחירות לגורם תאונת דרכים בנסיבות של נהיגה ברכב תוך גרם מוות ברשלנות, עבירה על סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ג-1977 [להלן: "חוק העונשין"], בקשר עם סעיפים 40 ו-64 לפיקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א - 1961 [להלן: "פקודת התעבורה"] וכן בעבירה של נהיגה בקלות ראש שגרמה לחבלות של ממש, עבירה לפי סעיפים 62(2) ו-38(2) לפיקודת התעבורה.

על פי כתוב האישום, ביום 27.02.16 בשעה 06:30 לערך, נהג הנאשם ברכב פרטי (יונדי) בכביש מס' 471, ממערב למזרח, והגיע לצומת עם דרך קרן היסוד ודרך אהרן קציר [להלן: "הצומת"].

אותה עת נסעו ברכב פרטי (יונדי) בני הזוג הירשברג, בדרכו קרן היסוד, מצפון לדרום ונכנסו לצומת בחסותו האור הירוק שدلך ברמזור בכיוון נסיעתם. לי שלום הירשברג, הייתה בשבוע ה-40 להרinya ויחד עם בן זוגה יונתן, היו בדרכם מביתם בגבעת שמואל אל בית החולים תל השומר, במטרה ללדת שם את בתם התינוקת.

מוסכם (על פי עובדה מס' 4 בעבודות כתוב האישום), כי אותה עת שרר ערפל כבד בצומת.

על פי הנטען בכתב האישום, הנאשם הגיע אל הצומת כאמור, לאבחן כלל בצומת, או ברמזורים, לא ראה את האור האדום שדלך ברמזור בכיוון נסיעתו, חזה את הצומת בנסיעה רצופה מבלי להאט את הרכב, וגע בעצמתה ברכבתם של בני הזוג, בצד הקדמי ימני של הרכב. כתוצאה לכך, נפצעה לי באורח בינוני חבלות של ממש, בך שנגרמו לה שברים בגן. היא נלכדה ברכב דקות ארוכות עד שחולצה בידי מכבי האש ופונתה לבית החולים. עוד נחבל חבלות של ממש בן זוגה יונתן, נהג הרכב.

בבית החולים יולדת לי, בניתוח קיסרי, את ביתה התינוקת בת, שנולדה חייה בשעה 08:00. בשעה 08:40 נקבע מותה

של הtinyot בת [להלן: "המנוחה"] כתוצאה מהחבלות שספה בתאונה, שבר בגולגולת ופגעה מוחית קשה בעטיו.

על פי הנטען בכתב האישום, התאונה ומותה של המנוחה נגרמו כתוצאה מרשלנותו המצטברת של הנאשם, המתבטאת בנהיגתו הרשלנית במקום, כפי שפרטה המאשימה לשיטתה על פי פרטיה הרשלנות המפורטים בסעיף 12 לעובדות כתב האישום, אותם ניתן להפריד ב- 3 מישורים:

א. הנאשם נכנס לצומת כאשר אודם דולק ברמזור בכיוון נסיעתו, מבל' שם לבו לכך כי יש במקום צומת, או רמזור, לאבחן ברכב המעורב שחזקה את הצומת לפניו ופגע בו מבל' לבולם, בלי מה שעשויה הייתה להפחית את הנזק (למנוע התוצאה הקטלנית).

ב. הנאשם לא התאים את אופן נהיגתו לראות המוגבלת ולערפל הכבד ששרר בדרך בה נzag ולא האט את מהירות נסיעתו כשנכנס לצומת, בשום שלב.

ג. הנאשם נzag ברכב (בשעה 06:30 בוקר) לאחר שלא ישן די בלילה, והיה שרוי במצב של עייפות קיצונית.

נתען כלפי הנאשם כי במשיו המתוירים, גرم ברשלנותו, למותה של המנוחה, ולהבלות של ממש לבני הזוג המעורבים, אף נחביל עצמו.

ה הנאשם כפר בכתב האישום ובאחריות לתאונה. לטענתו, לא הוכח כי נכנס לצומת בניגוד לאור אודם. הנאשם מכחיש כי נzag במצב של עייפות. לשיטתו לא ראה ולא יכול היה לראות את הצומת או הרמזורים במקום, בשל תנאי הערפל הכבד ששרר בדרך. בשל הערפל, נzag כשהוא נצמד לקו ההפרדה המסומן לאורק השול מימין, אך מצא עצמו באופן פתאומי בתוך הצומת והיה מעורב בתאונה. לשיטתו באופן נהיגתו כמותר, לא התרשל כלל והתאונה הייתה לנעשה בלתי נמנעת.

#### **פרשת התביעה:**

במסגרת פרשת התביעה העידו עדיה התביעה המופיעים בכתב האישום, כאמור בפרוטוקול הדיון והוגש תיק מוצגים. פרוטוקול הדיון כאמור מהוות חלק בלתי נפרד מהכרעת הדיון. בסיום פרשת התביעה, כפי שמצוין בסיכון המאשימה, בקשה המאשימה לשכנע כי הנאשם עבר את העבירות המียวחות לו בכתב האישום.

לענין התרשלותו של הנאשם, בקשה המאשימה להתבסס כראיה מרכזית על סרטון שנתפס ממצלמת דרך המוצבת על גשר בר אילן, המופנית כלפי כיוון נסיעת הרכב המעורב. מדובר בסרטון באורך כ-3 דקות אשר מתעד את התאונה. למרות שאיכות הסרט אינה טובת ולא ניתן לראות בו את האור שדליך ברמזור בכיוון נסיעת הרכב המעורב, הרי שניתן להבחן כי בעת התאונה האור ברמזור לפניה שמאליה (המוצב בכיוון נסיעת הרכב המעורב) דולק באור צהוב.

מכאן ועל בסיס ניתוח תכנית הרמזורים של הצומת, עולה לשיטת המאשימה מסקנה ברורה חד משמעית כי הרכב המעורב נכנס לצומת בחסותו האור הירוק ואילו רכב הנאשם נכנס לצומת באור אדום, זאת בהעדר יrok משותף בכווני הנסיעה של הרכבים.

עוד נראה בסתורין כי למראות הערפל, ניתן להבחין בצומת וברמזורים, בנוסף רכב הנאשם נראה נכנס לצומת בנסיעתו רצופה ומבלילו להאט כלל. בשל מגבלה טכנית (קיוטוי זמן בסתור) לא ניתן היה לחשב (ע"י מומחה המאשימה) את מהירות נסיעת הרכב הנאשם, אולם לשיטת המאשימה נראה כי הרכב נסע בנסיעה מהירה ואיןנו מאט כלל בכניסה לצומת.

המאשימה מבקשת לאמץ את תכנית הרמזורים וכן לקבוע כממצא עובדתי כי מערכת הרמזורים בצומת פעלה בעת התאונה באופן תקין ולא תקללה זאת על בסיס שורה של ראיות, כולל בעיקר מסמך שכותרתו "תע"צ תקיןות רמזורים" ומסמך נוסף שנערך כתוספת לראשון, לגבים העיד בבייהם"ש עד התביעה דורון קישון, מנהל בחברת "וימאזר" המתזקמת את הרמזורים בצומת.

בנוסף מתבססת המאשימה על עדויות הנאשם, המעורבים ונוהגים נוספים שהזדמננו לצומת לאחר התאונה שהעידו כולם כי מיד לאחר התאונה הבינו כי הרמזורים פועלים בצומת הנראית רגילה ותקינה, הינו האורות ברמזורים דולקים ומתחלפים במתחזיות.

כתב האישום מתבסס בנוסף על חוות דעת מומחה שערכ בוחן תאונות דרכים מטעם המשטרה, رس"מ שלמה מזרחי (ע.ת. מס' 5). הבוחן העיד בבייהם"ש נחקר בחקירה נגדית ואף לאחר שתיקן בעדו במספר טעויות בעדותו שנבעו "מבלבול" או "מטיעות סופר" (כלשונו), מבקשת המאשימה לאמץ את ממצאי חוות דעתו, שלא נסתרו לשיטתה.

המסקנה הסופית המתבקשת לשיטת המאשימה, על בסיס עדיה היא כי התאונה הייתה נמנעת לו היה הנאשם נותן דעתו בדרך, מבחין בהתקרבו לצומת באור האדום הדולק ברמזור, ועוצר. לחילופין התאונה הייתה נמנעת לו היה הנאשם מפחית מהירותו בשל תנאי הדרך הקשים, הערפל הכבד, מעט את מהירות נסיעתו או אף עוצר את רכבו בשטח שלו הדור (הרחב).

הנאשם התרשל בכך שהמשיך לנסוע באותו אופן למראות הערפל הכבד אשר על פי עדותו הוא עצמו הפר יותר ויותר כבד, עם המשך נסיעתו והתקרבו לצומת. הנאשם התרשל בכך שהמשיך בנסיעתו ונכנס לצומת מבליל שהבחן כלל כי הוא נכנס לצומת ומבליל להאט כלל, עד לפגיעה ברכב המעורב.

נטען כי לו היה הנאשם נהוג באופן זהיר כמצופה בנסיבות, גם אם היה פוגע ברכב, עצמת הפגיעה במנוחה הייתה ככל הנראה פחותה בהרבה, וכי התק札ה הקטלנית הייתה נמנעת.

פרשת ההגנה כללה את עדות הנאשם עצמו שהעיד בחקירה ראשית ועמד בחקירה נגדית מקיפה על ידי ב"כ המאשימה. ההגנה נמנעה מלהביא כל חוו"ד מומחה מטעמה, למורות הצהרת הסגנור לפרטוקול ביהם"ש (בישיבה מיום 17.01.16, עמוד 53 בפרטוקול) כי בידו חוו"ד מומחה מטעם ההגנה (איןיג' גדי ייסמן) וכי יערירה בהקדם כשתהיה מוכנה לתובע.

הנאשם כפר בכל פרטי הרשנות המוחשים לו בסעיף 12 לכתב האישום, ובמיוחד טען כי לא הוכח כי נכנס לצומת באור אודם.

גורסתו בתרמית היא כי התאונה הייתה בלתי נמנעת מצדנו שכן נהג בדרך שאינה מוכרת לו, נקלע לתנאי ערפל כבד, שהליך ונהייה יותר ויותר כבד על פני הכביש, עד שהנאשם לא ראה כלום ממנו לפניינו, הדבר היחיד שהנאשם לדבורי ראה בנסיבות אליהן נקלע כמעט, הוא קו הפרדה המסומן בצדע צהוב לאורך השול ממינו. הנאשם עקב אחרי קו הפרדה הצהוב מרחק מה, עד שאיבד גם אותו ואז ארעה התאונה, בתוך הצומת, בהפתעה גמורה מבחינתו.

הנאשם עומד על כך שלא ראה את הצומת או הרמזורים כלל. לדבריו לא עצר את רכבו בשל משום שלא היה מקום רחב מספיק בשל המתחאים לכך וחשש להיפגע מרכב אחר. לטענותו, נהג ב מהירות נמוכה. הנאשם מכחיש את הטענה כי היה עייף באופן קיצוני מכיוון שלא ישן בלילה הקודם. לשיטתו ישן במהלך הערב לפני שיצא לבנות, עד שע谢 22:00, וכן הוא רגיל בעבודה במשמרות בשירותו הצבאי, כולל משמרות לילה, לא חש בכל עייפות, היה ערני וכשיר לנוהג באופן מלא.

בטיסומיו, מרחיב הסגנור המכובד את טיעונו בהתאם לגרסת הנאשם וטוען לגבי כתב האישום כלפי אופן ניהול החקירה וככלפי ראיות המאשימה את הטענות הבאות, המובאות להלן בתרמית:

א. המאשימה במחדרה לא רשמה כלל בעבודות כתב האישום כי "בעת התאונה הרמזורים בצומת פעלו והיו תקינים" בכר נגעה "הוגנות ההליך" ויכולת הנאשם להגן.

ב. המאשימה כפועיל יצא מכון, אף לא צרפה לרשימת עדיה בכתב האישום תע"צ תקינות של מערכת הרמזורים בצומת כנדרש וכי שמקובל בחקירות תאונות דרכים בצומת מזורם. זאת ועוד ברשימה עדין הتبיעה אין כל עד יכול להעיד לעניין תקינות מערכת הרמזרים.

ג. מסמך שכותרתו **"הודעה על תקינות הרמזור בעת התאונה" (ת/18ז)** שנועד לשיטת המאשימה להגשה כתע"צ המעיד על תקינות הרמזורים בצומת וכן מסמך נוספת לניל **"עדכו מיום 26.12.16"** **(ת/18ז)** שהוגש אגב השלמת חקירה מאוחרת להגשת כתב האישום (באישור פרקליט המוחוז), אינם קבילים, אינם עונים על התנאים להוות "תעודת עובד ציבור" על פי דיני הראיות, ומשהוגשו אין להתחשב בהםם כלל ולהילופין משקלם הראיתי נמוך עד בטל לחלוטין.

ד. עד הتبיעה מס' 8, מר דורון קישון שהעיד לגבי תקינות הרמזרים, הוא סמנכ"ל בחברת "וימאר" המועסקת כקבלן משנה על ידי הרשות המקומית, ואני יודע לאשר את תקינות הרמזרים, הן משום שהוברר

בעודתו כי החברה בה הוא עובד אינה מקבלת יישורת מידע על תקלות ברמזורים אלא על פי הودעה של הרשות המקומית המקבלת מידע על התקלות, והן משומש שעדותם לקתה בחסר רב, ולטענת הסגנור פסולה בהיותה 'עדות שמיעה'.

. **תכנית הרמזורים** שבביסיס כתב האישום [ת/18] אינה קבילה, ועל ביהם"ש להתעלם ממנה למרות שהוגשה, משומש שהמאמישה הגישה אותה בתוך "תיק המזגנים" או באמצעות העד קישון, שלא באמצעות ערכאה.

. אמרה שמסר הנאשם לבוחן המשטרה בחקירהו בבית החולים, עליה מסתמכת המאמישה כ"ראשית הodia" אינה קבילה משומש שתתקבל על ידי הבוחן בחקירהו הנאשם ללא שהוסבירה לו זכותו להיוועץ בעורך דין, ותוך הפרה של זכות הייעוץ. שהוגשה האמרה, ללא שנטק"ים לגבייה "משפט זוטא" (למרות עתרת ההגנה) אין לחת אמרה כל משקל גם מושם דרך קבלתה וגם משומש שהאמרה נגבתה בעת שה הנאשם היה מבולבל ותחת טיפול רפואי ובאופן מניפולטיבי.

. מאחר ואין ראייה כי הנאשם עבר באדם יש להניח לזכותו כי עבר באור י록. גם אם לא שם ליבו לדרך ולא ראה כלל את הצומת ואת הרמזורים, לא ניתן לשיטת ההגנה להוכיח את הקשר הסיבתי בין נחיתת הנאשם לבני קרות התאונה ולא ניתן על מצב הדרך (הערפל הכבד) את יסודות הרשלנות הנדרשים להרשעה בעבירה של גرم מוות בירושלים.

ההגנה מודה באפשרות להרשייע בעבירה של גرم מוות בירושלים גם בהיותה של המנוחה עובר בעת התאונה. [ראה רע"פ 11/2036 דני חורי נ' מ"י (30.01.14) וד"נ 3080/14 דני חורי נ' מ"י (19.11.14) (פורסמו בנבו)].

#### דין והכרעה:

כאמור הנאשם מואשם ברשלנות ב-3 מישורים: 1. אי צוות לאור אדור ברמזור ; 2. נהיגה רשלנית בתנאי ראות מוגבלת (ערפל כבד) ; 3. נהיגה במצב עייפות קיצונית.

#### 1. אי צוות לאור אדור ברמזור:

השאלת העיקרית בחלוקת נוגעת כמובן למצב הרמזורים בצומת, הינו ראשית תקינותם ושנית האם הנאשם נכנס לצומת בנגדו לאור האדור. לצורך זהណון על פי הסדר בעניינים הבאים:

א. תקינות הרמזורים ; ב. תכנית הרמזורים ; ג. צפיה בסרטון (מול תכנית הרמזרים) - האם הנאשם נכנס לצומת באור אדור ; ד. קבילות ומושך אמרה שמסר הנאשם בביה"ח.

#### א. תקינות הרמזרים בצומת:

אין ספק כי בכל תאונה שנגרמת בצומת מרמזור, על מנת ליחס למי מהנהגים עבירה של נהיגה באור אדור או אחריות לתוצאה הנגרמת מכך, על המאמישה להוכיח כי הרמזרים בצומת פעלו והוא תקינים בעת התאונה.

**אי ציון העובדה בדבר "תקינות הרמזורים" בעבודות כתב האישום:**

טרם אנטח את הראיות שהוצעו לתקינות הרמזורים, ראוי לדוחות את טענת הסגנון על פייה לא ניתן לקבוע את "תקינות הרמזורים" שכן עובדה זו לא נרשמה כלל כ"עובדת" בעבודות כתב האישום. לשיטתו נפל גם בכתב האישום, נגעה יכולתו של הנאשם להציגן וקיימת פגעה בהוגנות ההליך. טענה זו לא הוועלה ע"י ההגנהقطענה מקדמית, אלא הובאה לראשונה בסיכון ההגנה.

סעיף 184 לחס"פ שכותרתו: "**הרשעה בעבירה על פי עובדות שלא נטענו בכתב האישום**" קובע:

**"184. בית המשפט רשאי להרשיء נאשם בעבירה שאשמו בה נתגלתה מן העובדות שהוצעו לפניו, אף אם עובדות אלה לא נטענו בכתב האישום, בלבד שניתנה לנאשם הזדמנות סבירה להציגן; אולם לא יוטל עליו בשל כך עונש חמור מזה שאפשר היה להטיל עליו אילו הוצעו העובדות כפי שנטענו בכתב האישום."**

אני מוצא כי ניתנה לנאשם הזדמנות מלאה להציגן מול הטענה כי הרמזורים בצוות היו תקינים.

ראשית, חומר החקירה כלל מסמך "**הודעה על תקינות הרמזור בעת התאונה (ת/18ז)**", אשר הוגש לבית המשפט בהסכמה ההגנה בטור תיק המוצגים. אין ספק כי ההגנה צילמה את חומר החקירה ובדקה את תיק המוצגים טרם הסכימה להגשתו. העובדה כי המאשימה מגישה ראיות להוכחת תקינות הרמזורים הייתה ידועה להגנה מהישיבה הראשונית ובטרם כפירתה. בנוסף, בהמשך ועוד טרם החלה שמיית ראיות בתיק, הגישה המאשימה אגב השלמת חקירה (באישור פרקליט המחויז) מסמך נוספת לנ"ל "**עדכן מיום 26.12.16 (ת/18ז)**" לגבי התנגדה ההגנה והתקאים דיוין. לא ניתן לומר בשום אופן אם כך כי ההגנה הופטה בטענה חדשה.

עוד, עד תביעה מס' 8, נחקר ארוכות על ידי ההגנה בחקירה נגדית לעניין תקינות הרמזורים, לגבי המסמכים שערכם כאמור, וכן לגבי הנסיבות עובדי החברה, הבדיקות והנהלים בחברה וכו' ובוואדי שניתנה להגנה הזדמנות מלאה להתמודד ואף לחקור את העד.

ראוי עוד לציין כי לאחר עדות מר קישון, הגישה ההגנה "בקשה לעיון בחומר חקירה לפי סעיף 74 וסעיף 108 לחס"פ לחילופין" (כך במקור), לגבי התקאים דיוין בפני מותב אחר וככל שהבנתי מתוך סיכון הצדדים הועבר להגנה חומר חקירה נוסף מחברת "ומאזר" הנוגע לפיקוח ותחזוקת הרמזורים, אשר ההגנה לא מצאה מקום לטען לגבי כל טענה נוספת.

מכל אלו אני מוצא כי ניתנה להגנה הזדמנות סבירה להציגן אל מול עובדה נטענת זו, ולפיכך אין מניעה להרשיء את הנאשם בעובדה זו, גם שלא בכללה בעבודות המפורטות בכתב האישום, הכל בהתאם לקבוע בסעיף 184 לחס"פ כאמור.

ולגופו של עניין, אני מוצא כי המאשינה הצלחה להוכיח מעל לכל ספק סביר, כי הרמזורים בצוותם פעלו בעת התאונה באופן תקין, וזאת על בסיס הראיות הבאות, במצטבר:

1. עדות ע.ת מס' 8, מר דורון קישון:

העד, סמנכ"ל תפעול בחברת "אריאל וימאזר בקרת תנובה וחניה בעמ"מ" המועסקת בפיקוח אחזקה וטיפול בתקלות במערכת הרמזורים בצוותם. העד סיפר בבהמ"ש כי הוא אחראי על הפעלת כל צוותי הטכניים של החברה, הוא עצמו טכני חשמל במקצועו ועובד בתחום זה כ-13 שנה.

באמצעות העד הוגש מסמך "הודעה על תקינות הרמזור בעת התאונה" (ת/18ז) בו נרשם כי :

"בתאריך הנ"ל התקבלה הודעה למועד שירות אריאל וימאזר על תאונת דרכים. סיום טיפול 13:13. תקינות הרמזור (מנגןון, גלאים, שעון) נבדקים במהלך טיפול אחזקת חדשניים (אחזקת מונעת), כאשר הבדיקה האחרונה הتبיעה בתאריך 15.02.16".

המסמך אינו נושא את תאריך חתימתו על ידי העד או את מועד עריכתו. בכותרת המסמך חתימת תאריך שליחתו בפקסימיליה (27.03.16) שאין בה כדי ללמד דבר לעניינו. מהמסמך עולה כי מיום הבדיקה האחרונה בצוות, כ-12 ימים לפני התאונה ועד אחרי התאונה, לא נבדקו הרמזורים בצוותם ובכלל זה מצוין במפורש כי "המזור, שעון הצוות, והגלאים בצוות" - "לא נבדקו".

מסמך נוספת ל-ת/18ז הנ"ל שכותרתו "עדכן מיום 26.12.16" (סמן: ת/18ז1) הוכן לגבי השלמת חקירה מאוחרת להגשת כתוב האישום (באישור פרקליט המחווז) והוגש בבהמ"ש למטרות התנגדות ההגנה, לאחר שקבלתי מהמאשינה את תמצית השיקולים שהנחו את פרקליט המחווז באישור השלמת החקירה ומצבאי כי נתקיימו התנאים הקבועים להגשת המסמך, זאת על פי הנחיה פרקליט המדינה וההלהכה הפסוקה. [ראה החלטתי מיום 16.01.17 ונימוקיה, בעמוד 44 לפירוטוקול].

על פי המסמך הנוסף, ת/18ז1 הנ"ל, מאשר העד כי בהמשך לפניה הפרקליט, בדק ברישומי המוקד בדיקה נוספת לגבי התאונה. העד מצין לעניינו כי:

"בתאריך 15.02.16 בוצע טיפול חדשני בצוות והצומת עבד בצורה תקינה. מתאריך הטיפול ועד ההודעה על התאונה לא התקבלה הודעה כל שהיא על בעיה בצוות הנ"ל".

בבהמ"ש העד מר קישון כי בדק בעצמו את הנתונים הקיימים במוקד החברה על פי תדים שהופק מהמחשב והוגש לבדיקתו ולחתימתו:

"המוקדנית מביאה לי לחתימה, אני מודאג מול הנתונים במחשב שאכן מה שהוא רשותה זה נכון ואז אני חותם. ... יש לנו רישום 10 שנים אחריה, כל הפניות שקיבلونו לכל תקללה בזמנים. ברגע

**শশואלים אם הייתה תקלה ביום מסויים אני פונה ליום הספציפי ורואה אם הייתה תקלה.**  
[בפרוטוקול עמ' 52 ש' 16].

המסמכים נערכו על ידי העד על פי עדותו בביהם"ש, על בסיס מידע שוטף שמופק ממחשי החברה ומיוונים המנוהלים בחברה, ונחתמו על ידו. העד העיד בביהם"ש ועמד בחקירה נגדית רחבה על ידי צוות ההגנה.

אני מקבל את עמדת ההגנה כי אין לראות במסמכים שהוגשו [ת/18ז - ת/18ז+] "תעודת עובד ציבור" על פיפקודת הראות, זאת ב מבחן צורני ומהותי שלהם. יחד עם זאת, מאחר והעד קישון העיד בביהם"ש ונחקר בין היתר גם על המסמכים שהוגשו, אין מדובר ממילא במסמכים שהוגשו במסגרת הכל הריאייתי הנוגע להגשת ראיות כ- "תע"צ" כלל שנועד "לחסוך" בהתקינות העד בביהם"ש.

הלכה למעשה המסמכים הוגשנו כ- "אמרה" בכתב של העד, שניתנה מחוץ לכותלי ביהם"ש, והם משקפים מעבר לתוכן הרשום בהם, כגון "הצהרת רציניות" המלמדת לגבי אמינות ומהימנות העד וכן יכולים ללמוד על שיטת העבודה של החברה המפקחת על מערכת הרמזורים בצוות.

אין מדובר בתע"צ אלא במסמכים קבילים המוגשים כראיה על ידי ערכם שגם העיד בביהם"ש. משקלם נבלע במשקל שיקבע למכלול עדותו של העד בביהם"ש. לעניין זה ראוי להפנות להלכת ביהם"ש העליון שהتبיסה זה מכבר, בדבר העברת הדגש לשאלת הקבילות אל בחינת המשקל שיקבע בהתאם לשיקול דעת ביהם"ש [ראה: ד"נ **23/85** מ"נ טובל, (פורסם בנבו)].

לאחר שהאזנתי לעדותו של העד קישון בביהם"ש, כולל לשאלות שהפנה כלפי הסגנון המלומד בתבונתו בחקירה הנגדית, אני מתרשם ממנה כי מדובר בעדות אמונה, ומקצועית. אני דוחה את הטענה כי העד אינו יודע על תקלות באופן ישיר וכי אלו מדוזחות לו על ידי גורם שלישי ומשום כך מדובר ב"עדות שמיעה".

אכן העד לא העיד בביהם"ש עד מומחה. בוודאי שככל "עדות שמיעה" של העד אינה קבילה. אולם, העד העיד באופן הפשטוט ביותר על נתונים המופיעים ממחשב החברה בה הוא משתמש כמנהל האחראי באופן ישיר על עבודה הטכנית בחברה ומכאן אחראי ומפקח על תפעול ותחזקה של הרמזורים בצוות. העד עשה רושם ישיר ומהימן. כל שעדותנו נותנת לנו הוא דווח לגבי העדר רישום לגבי תקלות מדוזחות ברמזורים בצוות לפני התאונה, וכן עדות (מתוך רישום במחשב) כי בדיקה תקופתית אחרונה פיזית של הרמזורים בצוות, שנמצאו תקין, בוצעה כ-12 ימים לפני התאונה.

כבר נפסק כי אין המדינה חיבת בהבאת הראיות הטובות ביותר ביותר שניתן להשיג, קרי: הראיות המקסימליות, וכי אם תביא ראיות מסוימות לשם הוכחנת המוטל עליה. אין נפקא ממנה אם היה לאלידה להשיג ראייה, "טובה" יותר. אי הצגת ראיות טובות יותר, במידה ואכן היה דרוש הדבר, אין מהו גורם בעל משקל ראוי לחובתו של הנושא בנטול השכנוע, אלא רק סיכון שהראיות שהוצעו (ה"פחות טובות") לא תספקנה להרים את הנטול. [ר' ע"פ **804/95 גrinberg נ' מ' פ"ד** מט (4) 208, ע"פ **470/94 אוחזון נ' מ'** (לא פורסם)]. ר' גם: ע"פ **2132/04 קיס נ' מ'** (לא פורסם)].

معدותו של העד קישון מצאתי כי קיימות ראיות לכואיות בrama טובה ומספקת לכך שמערכת הרמזורים בצוותה תוחזקה באופן טוב מיום ומקצוע, אך שניתן לקבוע כי לא סביר שהיתה תקלת כלשהי במערכת הרמזורים במועד התאונה.

## 2. תקינות הרמזורים בצוותה הנראת בסרטון האבטחה המתעד את התאונה - ת/16ח:

המדובר הסרטן באורך כ-3 דקות, שהוועתק מצילומי מצלמת אבטחה המוצבת על גשר בר אילן בסמוך, המופנית כלפי הצומת. איקות הצלום הסרטון אינה טובה, בשל הערפל. אין בו צילום ישיר של אורות הרמזור מכיוון נסיעת המעוורב (ישראל), אלא רק צילום הרמזור במופע לפניה שמאליה, שדליך באור כתום ברגע התאונה.

לאחר צפייה הסרטון, אני מוצא כי התיעוד המופיע בו, הינו האורות המתחלפים המופיעים לשירוגין ברמזור, בהתאם לתכנית הרמזורים (ת/18 ג') ובנוסף "התנהגות" כל הרכיב הנראים חולפים בצוות בכל הכוונים, עוזרים, עומדים, מתנים ברמזור ומתחילה שוב בנסעה - תומכים במסקנה כי הרמזורים פועלם בצוות, ומעידים כראיה נסיבית על תקינות הרמזורים.

ניתן לראות הסרט התנהגות כל רכב, שעברו בצוות:

**בין שנייה 1 לשניה 24** - הרמזור המורה שמאליה (בכיוון המעוורב) דולק באור אדום. רכב ביצב לבן (אלמוני) נראת חוצה את הצומת, מימין לשמאל, ככל הנראה באור יロー.

**בשניה 23** ניתן להבחן כי אור צהוב מופיע יחד עם האדום ומיד מתחלף לירוק (שניה 25).

**בשניה 35** מגיע רכב נוסף וממתן בצוות, יחד עם הרכיב הראשון, לרמזור מתחלף מכיוון נסיעתם. **בשניה 41** שני כל הרכיב מתחילה בנסעה.

ברמזור שמאליה (מופע 25), נראת כי בשניה 25 הרמזור מתחלף לירוק, ובשניה 40 הרמזור מתחלף לאדום, רק אז כל הרכיב מכיוון הנגדי ממול, מתחילה את נסיעתם ישר.

**בין שנייה 14 לשניה 41** - כל הרכיב מכיוון הנגדי (ממול המעוורב) עוזרים לפני הצומת ומתחילה בנסעה לאחר עמידה במשך כ-25 שניות, עובדה המתישבת בדיק עם מופע הרמזורים כמפורט בתוכנית הרמזורים.

**דקה 01:24** - הרמזור במופע לפניה שמאליה מתחלף לירוק, אז חוצים את הצומת מכיוון הרכיב המעוורב, אוטובוס אדום ומימינו רכב לבן.

**דקה 01:27 עד דקה 01:29** חוצה רכב שחור את הצומת בנסעה אחרי האוטובוס מכיוון המעוורב.

תיעוד התאונה עצמה מופיע **החל בדקה 01:35. בדקה 01:36. בדקה 01:35**. נראת בבירור הרכיב המעוורב חוצה את קו העירה ונכנס אל הצומת כאשר הרמזור המורה שמאליה מתחלף לצהוב.

צפייה הסרטון כמתואר מבססת אכן לדעתי מסקנה הגיונית מתבקשת, כי מערכת הרמזורים נראית פועלת ללא תקלת, באופן שבו אורות הרמזורים בצוות דלקים, מתחלפים בהתאם לתוכנית הרמזורים הקבועה בצוות, וכן הנהגים החולפים בצוות נראים נהגים על פי הרמזורים. מכאן אני מוצא ראייה נסיבית טובה (נוספת), להוכיחת תקינות הרמזורים עד רגע התאונה.

**3. לוח צלומים (תיעוד כוחות ההצלה):**

בתיק המוצגים, לוח צלומים שצולמו במקום התאונה, על ידי עד תביעה מס' 19, טל אדומי, המתעדים את פעולת כוחות ההצלה במקום [ת/16א ; ת/16ב ; ת/16ט ; ו- ת/18].

התמונות צולמו זמן קצר אחרי התאונה, כפי שנitinן לראות מפעולות כוחות החילוץ המתועדות בהם.

כך למשל, בתמונות 1 ו-6 ניתן לראות את האור האדום פועל ודולק ברמזור בכיוון נסיעת הנאשם (מופיע 24). בתמונה מס' 5 ניתן לראות את הרמזור כלפיו הנגדי פועל ודולק אדום. גם בתצלומים נוספים שהוגשו תועדו באופן אקראי אוורות ברמזורים שונים פועלם בזומת.

באמור יש ראייה נסיבית נוספת לפועלה תקינה של הרמזורים בזומת.

**4. גרסאות עדי ראייה ניטראליים - פועלות הרמזורים בזומת לאחר התאונה:**

עת מס' 3 צדיק בכור, הוזמן למקום בנהיגת ברכבו בכיוון בו נסע הנאשם, זמן קצר אחרי התאונה, לבדוק לדבריו מරחיק באור ירוק ברמזור (למרות הערפל) וב-2 כלי הרכב הפוגעים אחרי התאונה. העד נחקר בבייהם"ש ובעדותה מסר כי הבחן ברמזור פועל, האור הירוק דולק ללא תקלת.

עת מס' 6 בט' צבר, הוזמנה למקום התאונה, הגיע מכיוון קריית אונו, עמדה ברמזור אדום שהתחלף לירוק, פנתה שמאליה לתוך הזומת אז הבחינה ברכבים הפוגעים ועצרה במקום. לדבריה הרמזורים פעלו באופן תקין וניתן היה לראותם.

אני רואה בתיאור שמסרו 2 עדוי הראייה הניטראליים כאמור, ראייה נוספת לעובדה כי הרמזורים בזומת פועלו באופן תקין ולא תקלת, בעת התאונה.

**5. גרסת המעורבים:**

בביחם"ש העידנו בני הזוג, לי ווונטן היישברג [ע.ת. 2 ו-3] ונקחו בחקירה נגדית. התרשםתי מעודתו של כל אחד מבני הזוג בנפרד ובאופן עצמאי ואני קובלע כי עדותם הייתה ישרה, כנה ומואפקת, ואני כי נצמדו לעובדות כפי שנזכרנו בזיכרונות. אני מאמין לבני הזוג כי מסרו את מה שקרה על פי מיטב זיכרונם, נצמדו לעובדות הזוכרות להם ונמנעו מהסקת מסקנות.

אני מקבל את עדותם כי הבחינו באורות הרמזורים מתחלפים כתהואר בעודותם בבייהם"ש מאדום לירוק, וזאת כראיה

לפעולתם התקינה של הרמזורים בצומת בעת התאונה.

**6. גרסת הנאשם בהודעתו במשטרה (ת/1 ו-ת/4) ובעדותו בביהם"ש - לגבי פעולה הרמזור:**

הנואם נחקר במספר ההזדמנויות במשטרה. כל החקירהו תועדו בהקלטה ובתיק המוצגים הוגש תמלול של כל החקירה. בחקירתו במשטרה מיום 01.03.16 [ת/2], מסר הנאשם [גילין 6 ש' 166]:

"הורדתי את החgorה שהייתי חגור בעת התאונה, דחפתי את כרית האoir של הנהג שנפתחה קדימה, בעטתי בדלת נהג שלי, יצאתי החוצה אז ראייתי את הרמזורים מעלי, עובדים, תקין. לא ידע להעיר כמה זמן עבר מהתאונה ועד שהבטתי לרמזורים". [ראה תמליל חקירתו ת/3א עמ' 21 ש' 40-22].

בהמשך אותה החקירה, [גילין 7 ש' 181], החוקר חוזר מתעכב על פרט זה, וسؤال שאלת הבירה:

"ש. שוב, האם הייתה תקלת בצומת מרומזר, כמו מנורות שטופות, כמו הבוהב או כיבוי בעת התאונה?  
ת. כישיצאתி מרכיבי, ראייתי רמזור מעלי והבנתי שהכל תקין".  
[ראה תמליל חקירתו ת/3א עמ' 23 ש' 28-19].

בעדותו בביהם"ש חזר הנאשם על דבריו ואישר בתשובתו לשאלות הפרקליט בחקירה נגדית את הדברים כפי שמסר בחקירתו במשטרה [ראה: עמוד 81 לפהוטוקול, שורה 8 ואילך]. בחקירה חוזרת ע"י ב"כ הנאשם תיחסו הנאשם שוב לאמורתו במשטרה ואמר את הדברים הבאים:

"הבנתי את כוונת השאלה, אני לא מומחה, אני לא ידע לאבחן אם רמזורים תקנים או לא תקנים. מה שכן כישיצאתי מרכיב ראייתי רמזורים, ראייתי צבעים, ראייתי שיש רמזורים והם עובדים, זה הכוונה...". [בפהוטוקול שם, עמ' 84 ש' 3-1].

معدותו של הנאשם עצמו כמפורט, אני מוצא ראייה מחזקת לפעולתם התקינה של רמזורים.

**7. חוו"ד מומחה, דוח בוחן ת"ד של המשטרה, רס"מ שלומי מזרחי [ע.ת. 5]:**

העד מתאר בחווית דעתו ובעדותו בביהם"ש מתוך ביקור במקום בסמוך לתאונה, כי הרמזורים בצומת פועלם באופן תקין, לאחר שהבחין בצומת עצמו כי האורות מתחלפים באופן רצוף ותקין. בנוסף, הוגש סרטון המתעד ניסוי שדה ראייה שערך הבדיקה ביום 28.02.16, בבוקר לមחרת התאונה [ת/16]. צפיה בסרטון לעניינו מראה כי הרמזורים בצומת פועלם.

העד קבע בחוות דעתו, כענין שבמומחיותו, כי על סמך הראיות שנאספו הוא מוצא כי בעת התאונה הרמזורים בצוות פועלו כתקן.

העד נחקר בחקירה נמרצת ע"י צוות ההגנה, לגבי דז"ח הבוחן והמלצטו להעמיד לדין את הנאשם. בדו"ח הבוחן נמצאו מס' טעויות, הבולטות בהם התייחסותו (השגויה) של הבוחן בדו"ח לצפיה בסרטון, בו רשם כי בסרטון נראה אויר י록 בכיוון נסיעת המעורב. הבוחן הסביר בעדותו בביבמ"ש את הטעות כתעות סופר, עת העתיק באופן שגוי את ממצאי המומחה גור-אל לדז"ח הבוחן.

abhängig ואציג כי את המסקנה בדבר פועלות התקינה של הרמזורים בצוות, אני מבסס באופן ישיר על בחינת חומר הראיות הגלומי, עדותו של העד קישון בביבמ"ש, צפיה בסרטון ובלוח התצלומים והתרשומות מהעדים - ולא על קבלת מסקנות הבוחן שבחו"ד מומחה שערכ, מכלי שני.

#### 8. סיכום ומסקנה לעניין הוכחת תקינות הרמזורים:

ברוב הצמתים, קיימות מערכות ניתור אלקטרוניות הקשורות למרכז שליטה ממוחשב ונitin לקבל תדפס עדכני של תקלות או העדר תקלות שהיו ברמזורים בצוות, עד למועד נדרש. גם במצב האופטימלי המתואר, בו מוגש תדפס מסודר ומשכנע לגבי העדר תקלות עד ליום התאונה, מדובר בתיעוד נסיבתי.

נדרש לשולול את האפשרות התיאורטית (והרחוקה) כי תקלה רגעית זמנית שאקרה בדיקן בשעת התאונה, גרמה לתאונה. במקרים רבים יטען הנאשם כי עצם קרות התאונה מעיד דווקא על תקלה כזו, שהיא הסיבה לתאונה, במיוחד כאשר 2 הנגאים טוענים באופן שווה, כי נכנסו לצומת כל אחד מצדיו, באור י록.

תקינות הרמזורים בעת התאונה נלמדת אם כן תמיד בראיות נסיבתיות, על בסיס תחזוקת הרמזורים, בדיקה תקופתית לאחרונה תקינה, ומתוך העדר תיעוד לגבי רישום תקלות ברמזור. כאשר מוכח כי בוצעה בדיקת תחזוקה תקופתית בהתאם לנוהל המchieב ובמידה ולא נרשמו תקלות עד זמן סמוך ככל שקיים התיעוד לפני התאונה, סביר להניח כי הרמזורים פעלו בעת התאונה באופן תקין. מדובר במסקנה שניית לקבעה ברמת ההוכחה הנדרשת בהליך פלילי. מדובר בחזקה המבוססת על ההיגיון והשכל הישר וככל חזקה שבדין ניתנת היא להפרכה.

יש להעיר כי מערכות רמזורים הקשורות למערכת שליטה ובקרה מרכזית, פועלות במשך שנים. מדובר במערכת המבוססת על חיבור מרוחק ועל שעון אלקטרוני. אין מדובר במערכות מדידה המשמשות לאכיפת עבירות תעבורה המופעלות בידי המשטרה כדוגמת הממל"ז או ממא"ל, לגבין התעورو בעבר טענות שונות לגבי אמינותן. הניסיון המצביע אשר עולה גם מהעובדה כי לא הועלו עד כה טענות לעניין אמינות מערכות בקרת הרמזורים, מוגדים כי קיימת "mseha krititit" של מקרים המקיימים "חזקאה" עובדתית בדבר תקינות מערכות השליטה והבקרה על הרמזורים. מכאן שיש לתת משקל לעובדה כי לא תועדו במערכת בקרת הרמזורים תקלות ברמזורים בצוות, בסמוך לתאונה.

מבחןת סדר ההחלטה ברוי כי המאשימה צריכה להוכיח כעובדה בסיסית את תקינות הרמזורים בצדמת, בעת התאונה, שהרי מדובר בסיס מיסודות העבירה.

במקרה שבפני המסמכים שהוגשו כמתואר [ת/18ז ו-ת/18ז1] אינם "תעודת עובד ציבור" זאת כאמור ב迈向ן "צורני" ו"תכני" של 2 המסמכים. המסמכים התקבלו כראיה, מאחר ועורכם העד קישון העיד בביבה"ש, והם מהווים "אמרה" חיונית בכתב שלו. עדותו של העד קישון מתקבלת ענין במלואה, ואני נותן משקל רב לעדותו בבית המשפט ביחס לטיפול ואחזקה הרמזורים הצדמת על ידי חברת "אריאל ימאזר" כאמור.

את עוד, במקרה דין לא נטען ע"י איש, כולל לא על ידי הנאשם או מי מהעדים הרבים שהתווסף באותו מקום בסמוך ומיד אחרי התאונה, כי הייתה תקללה כלשהי ברמזורים, או כי אלו לא פעלו.

ה הנאשם בעצמו אישר בביבה"ש כי לאחר התאונה ראה את הרמזור פועל באופן תקין במובן זה שראה אורות דלקים בעדשות הרמזור וכן את האורות מתחלפים לסירוגין. הנאשם לא חש באותו מקום וגם לא בחיקתו בהמשך ולמעשה אף לא בכל שלב עד לתחילת שמיית ההוכחות במשפטו כי הייתה אפשרות לתקלה ברמזור, זאת כמובן בתחום העובדת כי הנאשם אינו טכני רמזורי, אלא ברמת ההבנה של נוגם ממוצע.

עובדת מרכזית ומכרעת לעניין זה היא קיומו של תיעוד נרחב לפועלות הרמזורים בסרטון [ת/16ח]. הסרטון מתעד משך כ-3 דקות, את הצדמת ואת כל הרכיב שחלפו בו. מצפיה הסרטון, כפי שהובא בהרבה, ניתן להבחן באורות המתחלפים ברמזור המורה לפניה שמאלה וכן בכל רכב המגיעים מכל הכוונים לצדמת (כולל מכיוון הגעת הנאשם!) אשר נראה ממציאות לאותות הרמזורים הצדמת, עוזרים, עומדים, לפני כניסה לצדמת ומתחילה בנסיעה בהתאם.

התבוננות על הצדמת כאמור עד לשניה בה מתרכשת התאונה ממש, אינה מעלה כל חשד לתקלה ברמזורים. הנפור הוא, יש בכאן ראייה טובה ומובהקת לתקינות פעולות הרמזורים הצדמת, אף בהשוויה אל תכנית הרמזורים.

בהתברבות הריאות המפורטות - עדות מר קישון, הסרטון, עדויות עדי ראייה ניטראליים, דברי הנאשם עצמו, מסמכים וחומר שהוגשו בתיק המוצגים, כמוREPORT עליל, על בסיס משקלן המצביע של הריאות אני מוצא כי הוכח בפני ברמה הנדרשת, מעל לכל ספק סביר, כי הרמזורים הצדמת פעלו בעת התאונה כתקנם.

לפיכך אני קובע כמצוא עובדתי ומשפטתי כי בעת התאונה או בסמוך לה, פעלו הרמזורים הצדמת באופן תקין, ללא תקללה.

**ב. תכנית הרמזורים [ת/18ג-ו] - קובלות ומשקל:**

תכנית הרמזורים הוגשה בהסכמה ונכללה בתיק המוצגים. ב"כ הנאשם טוען בסיכוןיו כי המסמכים הוגשו באמצעות עד

תביעה מס' 8 מր קישון שלא ערך אותם, והעיד בחקירתו בבייהם"ש כי את תכנית הרמזורים קיבל מהמשטרה. עקב לכך טוען הסגנור כי תכנית הרמזורים אינה קבילה, ואף אם הוגשה חלק מתיק המוצגים בליך שהאגנה התנגדה או שמה לב בכך, הרי שבהתאם לסעיף 56 לפקודת הראיות [נוסח חדש] תשל"א-1971, המורה לעניין ראייה שנתקבלה שלא כדין' כי - **"ראייה שאינה קבילה במשפט פלילי ונתקבלה בעות או בהיסח הדעת, לא תשמש הוכחה לאשמה ואין לבסס עליה שום פסק דין"** - אין להתבסס עליה.

אני דוחה מכל וכל טענה זו של הסגנור.

המסמך "תכנית הרמזורים" לא הוגש באמצאות העד קישון. גם אם המסמן סומן בתיק המוצגים תחת הספרה "18" בהמשך למסמכים שהגיש העד קישון, הרי שאין לראות את תכנית הרמזורים מוגשת באמצאות קישון, שכן זה לא ערך אותה והעיד בהגינותו בצדק כי קיבל אותה מהמשטרה.

"תכנית הרמזורים" נערכה על ידי בוחן תאונות דרכים של המשטרה رس"מ שלומי מזרחי, כנספה לדז"ח הבוחן שערר והגיש כחו"ד מומחה לביהם"ש.

על גבי תכנית הרמזורים, שרטט הבוחן מזרחי את משך המופעים (ברמזורים) בכל כיווני הנסעה בצומת (בצבעים אדום וירוק), סימן את המופעים הרלוונטיים בכיוון נסיעת 2 הרכבים, וכן סימן בקו אדום את - "קו התאונה עצמה". הבוחן מזרחי הוסיף ורשם בכתב ידו על גבי התכנית, גם את הנתונים הבאים: **"מופיע 21 בכיוון נסיעת פרטית הונדה"**; **"מופיע 24 בכיוון נסיעת פרטית יונדי"**; **"בכיוון נסיעת כלי הרכב המעוורבים אין יrok משותף"**. בשולי הדברים שרשם בכתב ידו כאמור, הוסיף מר מזרחי את חתימתו.

העד מזרחי, בוחן תאונות דרכים מטעם המשטרה העיד עד מומחה. כ"עד מומחה" אין הוא מוגבל בכללים של עדות שמיעה. העד מבסס את חוות דעתו כמומחה על מסמכים ותכניות הצומת שהוא מקבל או אוסף בעצמו. תכנית הרמזורים הכוללת סיכום בכתב ידו כמתואר של המופעים בצומת (ת/18ג) כוללת גם - טבלת זמינים ונפחים (ת/18ד); תרשימים גל יrok (ת/18 ה) ; סיכום לוחות זמינים להפעלה (ת/18ו) מסמכים שאסף - מהווים חלק מוחות דעת מומחה.

ואכן, בדו"ח בוחן בתאונות דרכים [ת/16ג], נרשמה בעמוד האחרון הצהרה בדבר מתן חוות דעת מומחה בעניין תאונות דרכים, בהתאם לפקודת הראיות, ובה רשם העד מזרחי בפרש, כי:

**"X ערכתי את הממצאים הקשורים בתאונות הדרכים הנ"ל ורשמתי אותם בדו"ח זהה  
X ערכתי תרשימים, צילמתי צלומים ודוחות נוספים המצ"ב, החתוםים על ידי ומהווים חלק בלתי נפרד מחוות דעת זו".**

חוות הדעת נחתמה על ידי העד מזרחי וחתימתו אומתה כדין על ידי קצין בוחנים בדרגת רפ"ק.

בשולי הדברים, יש להזכיר לסוגור כי ביום 26.12.16 העיד הבחן מזרחי בבית המשפט וnochker בחקירה נגדית קשה וארכאה על ידי עו"ד גולן. הסוגור אף לא היסס לכנות את הבחן בפניו בתואר "שקרן" ובישיבה הבאה ביקש לתקן את הפרוטוקול כך שדבריו ירשמו. חילק נכבד מהחקירה הנגדית של הבחן נסב סבירו אותה תכנית הרמזורים, שערך העד. העד נשאל בהרחבה על התכנית שערך. כלל לא ברור אם כך, מודיע הגנה בסיכון טעונה כי המסמך הוגש שלא על ידי עורךו, הרי חקירה עצמה את עורך המסמך בחקירה נגדית. [עמודים 32-34 בפרוטוקול].

**ג. ניתוח הסרטון המתעד את התאונה - השוואת תכנית הרמזורים - האם הנאשם נסע באודם -  
האם ניתן היה להבחין ברמזור למטרות הערפל:**

הוגשה בהסכמה חוו"ד מומחה [ת/17] של רס"מ רון גור-אל, מומחה לניטוח ראיות דיגיטליות שביצע העתקה והגדלה דיגיטלית של הסרטון, מסקנתו: "...ניתן לראות שהאור לפניה שמאלה מתחלף מירוק לצהוב, כאשר הרכב הלבן נמצא בסמוך לקו העזירה במסלול הנסיעה ישר". הסרטון הוקן באולם ביהם"ש מספר פעמיים ברצף, במסגרת טיעוני פתיחה של הפרקליט וכן בפרשת ההגנה בפניו הנאשם, כאשר בהזמנתו الأخيرة הוקן על גבי מסך גדול באולם. בנוסף התרשםו כי ניתן לראות בסרטון באופן טוב את האור ברמזור לפניה שמאלה דולק ומתחלף כמתואר.

צפיה בסרטון [ת/16ח] מובילה למסקנה כאמור, לפיה הרמזורים בצדמת פעלו באופן תקין. ניתן להבחין באור ברמזור גם מהמקום המרוחק יחסית מהצדמת, דרך עדשת המצלמה. אף התנהגות כל הרכיב השונים בצדמת לאורך 3 דקות המתואדרות בסמוך ועד לתאונה עצמה, מלמדת כי הראות בשטח הצדמת ובכניסה לצומת, למטרות הערפל ששגר במקומות, הייתה מספקת ונitin היה להבחין בצדמת ובמזרים לפני הכניסה לצומת מכל הצדדים.

המעורבים, וכן 2 עדי ראייה ניטראליים, נהגים שהגיעו לצומת מיד לאחר התאונה, העידו כי הבחינו באורות הרמזור מרחוק ובטרם נכנסו לצומת. על פי גרסת הנאשם כלל לא ראה את הצדמת או את הרמזורים. לנאים אין לפיקר כל גרסה מעודדת ראייה שלו, לגבי האור שdalak ברמזור בכיוון נסיעתו.

ניתן להבחין בסרט בנאים נכנס לצומת בנסיעה רצופה ובל' האט. על פי מומחה התביעה לא ניתן לחשב את מהירות הנסעה (בשל קיטועי זמן בסרטון) אולם התרשםו כי הנאשם נסע מהר (במהירות שאינה סבירה לתנאי הערפל הכבד בדרך).

השוואת הסרטון אל תכנית הרמזורים בצדמת מובילה למסקנה (המתישבת עם גרסת המאשימה) כי הנאשם חזה את קו העזירה באור אודם.

תיעוד התאונה מופיע הסרטון החל בדקה 01:36. בדקה 01:37 נראה בבירור הרכב המעורב חוצה את קו העזירה ונכנס אל הצדמת כאשר ברמזור המורה שמאלה Dolk או צהוב. בדקה 01:37 - רכב הנאשם מגיע בנסעה רצופה בל' האט או לבلوم ופוגע ברכב המעורב.

בדיקת תכנית הרמזורים (ת/18ג) מלמדת כי אשר הרמזור שמאלה בכיוון נסיעת המעורב (מופע 25) Dolk באור צהוב, הרמזור בכיוון הנאשם (מופע 24) Dolk אודם (שניה 30), והרמזור ישר בכיוון הרכב המעורב (מופע 21) Dolk ירוק.

מהשווות התיעוד של רגע התאונה כמפורט בסרטון אל תכנית הרמזורים, עולה באופן חד משמעי כי בשנייה בה ארעה התאונה, דלק אויר ירוק בכיוון נסיעת הרכב המערבי (מופיע 21), ובכיוון נסיעת הנאשם דלק אויר אדם. המסקנה היחידה היא כי הנאשם נכנס לצומת בנגד לאור האדם ברמזור (מופיע 24).

מצפיה הסרטון ומהתנהגות נהגי כל הרכיב המופיעים בו וכן על פי עדויות עדיה הנטראליים, עדויות המעורבים, דברי הנאשם ועל סמך השוואת אל תכנית הרמזורים, אני קובע כמצאה עובדתי ומשפטי כי למרות הערפל הכבד, ניתן היה לראות את הרמזורים בצומת מ- 2 הכוונים היינו מכיוון המעורבים ומכיוון הנאשם. הנאשם יכול וצריך היה לראות את האור הדולק אויר מכיוון נסיעתו.

אני קובע כמצאה עובדתי ומשפטי כי הנאשם נכנס לצומת בנגד לאור האדם שדליך ברמזור בכיוון נסיעתו, וכי הרכיב המערבי נכנס לצומת בחסותו האור הירוק בכיוון נסיעתו.

**ד. אמרת הנאשם בבית החולים [ת/21] - קבילות ומשקל:**

המשמעותה בקשה לקבל את אמרת הנאשם, כפי שנרשמה בדו"ח פעולה של השוטר בוריס ולפסון אשרפגש בנายג'ם בבית החולים, בחדר המין, ערך לו בהסכמה בדיקת נשיפון (שנמצא תקינה) ובמהמשך תשואל קצר, כפי שרשם השוטר:

"שאלתי את אלה אם מסכים לבצע בדיקת נשיפון והוא ענה בחייב אז בצע את הבדיקה ועבר בהצלחה. לאחר מכן אמרתי לו שאני רוצה לשאול אותו שאלה על התאונה אך עליי לדעת שהוא אינו חייב לענות לי על השאלה וזוכתו להוועץ בעו"ד אך מכיוון שהוא שוכב במין אני מבין שאין לו אפשרות להוועץ עם עו"ד لكن לא חייב לענות לי על השאלה, אלה הראה נכונות לשתוף פעולה ואמר שמדובר בעונת בלי בעיה. שאלתי אותו מה קרה בתאונה"

בשלב זה הנאשם מסר את הדברים הבאים, כפי שמשמש לתאר השוטר בדו"ח הפעולה:

"הוא ענה: 'נסעתי מבת ים שם הורדתי את חברה שלי, נסעתי הביתה לפתח תקווה שכונת שעיריה והיה ערפל כבד לא ידע איך הגיעתי לצומת שהגעתי לא ראייתי כלום, רק ראייתי את הקווים הלבנים על הכביש והגעתי לצומת ורציתי להמשיך ישר וראיתי את הקווים הלבנים ולהזת חוץ על הברקס אבל לא הספקתי לעזרה והייתי כבר בתוך הצומת וראיתי את הרכב השני מגע וראיתי שהרמזור שלי כבר אודם'."

השוטר מוסיף וכתב:

"שאלתי אותו [צ.ל: "אותו"] אז עברת באודם? והוא ענה לי שכן. אמרתי לו שירגש טוב. הבאתி לאח שלו כרמל הזמן לשימושו כשאחו ישחרר".

לענין נסיבות התשואל/החקירה כמתואר ובמיוחד נסיבות מסירת האמרה בתשובה לשאלת האחורה כפי שנרשמה על

ידי השוטר ולפסון, חלקים הצדדים.

ההגנה טוענת כי מדובר בראיה לא קבילה שכן האמרה נגבה מהנאשם בבית החולים בהיותו מוטשטש בתרופות נוגדות כאבים, זמן קצר לאחר התאונה, וכן בלי שקיים זכותו להיוועצות בעורף דין לפני נחקר או נשאל שאלות לברור החשודות נגדו, על יד חוקר המשטרה.

ב"כ המאשימה טוען כי מדובר באמרה ספונטנית שניתנה בפני איש מרופת, בשלב מוקדם בתשאול ראשון לפני עדות וכי השוטר נגשה והודיע לנאים את זכויותיו, לשתוך וכן גם לשתווך מאחר והוא יכול להיוועץ בבית החולים, והנאשם וויתר על זכויותיו. השוטר שאל שאלה אחת ולא המשיך כדי לא לפגוע בזכויות הנאים. לשיטת המאשימה האמרה עומדת בקריטריונים הקבועים בהלכה הפסוכה לעניין קובלות ואף משקל, ויתכן לראות בה אף ראשית הוזיה.

ביום 26.12.16 התקיים בבית המשפט עד התייעזה השוטר ולפסון, גובה האמרה (ע.ת מס' 4). בפתח עדותם ובטרם העיד, עתירה ההגנה במפתחו לclaim לאלטר משפט "זוטא" בנוגע לקבלת האמרה הכלולה בדי"ח הפעולה (ת/21) הנ"ל.

לאחר דיון דחיתתי את הבקשה לclaim משפט זוטא, מאחר וממצאי [כמפורט בהחלטתי בעמוד 23 לפרוטוקול] כי הבקשה צריכה הייתה מוגשת בהזמנויות קודמות טרם העידו העדים שנשמעו, כי אין מקום לעצירת הדיון לשם ערכית משפט "זוטא" בקבילות דז"ח הפעולה וכי המקום הראו לבדוק את טענות ההגנה כנגד קובלות האמרה ומשקלת הראייתו, הוא במסגרת עדות ראשית ובחקירה נגדית של השוטר ולפסון שנכח באולם ומילא ממתין להעיד. משום כך, הוגש דז"ח הפעולה בכפוף לחקירה נגדית. מיד אחר כך העיד העיד ונחקר בחקירה נגדית.

בסוף חקירה נגדית כפי שעולה מהפרוטוקול ביקש ב"כ הנאים בהסכמה להגיש את דז"ח הפעולה, שהוגש וסומן ת/21.

למרות שבסיומו התמקד הסנגור בעיקר בשאלת הקובלות נראה כי כוונתו הייתה לטעון לגבי משקלת של האמרה ואם נדייק טענת הסנגור בעיקר השאלה האחורה שנשאל הנאים היו לפסקה - **"שאלת אוטר [צ.ל: "אותו"] או עברת באדם? והוא ענה לי שכן".**

לאחר שקראתי את דז"ח הפעולה ולאחר ששמעתי את דברי הנאים בבייהם, ואת ההסביר שמסר לעניין התשובה כפי שרשמה, ראייתי בנסוף את תשובותיו בחקירה במשטרה כשהוא שגרשמה [בת/2 ובת/3] והתרשמה מדברי השוטר בבייהם, אני מוצא לקבל את ההסביר שניתן הנאים לתשובה כפי שרשמה - היו כי לא מסר מיזמתו כי עבר באדם אלא מדובר בתשובה המאשרת מסקנה שאותה הסיק הבחן והציג אותה בשאלת.

אני בדעה כי בין אם יקרה למפגש בין השוטר לנאים בבייהם "חקירה" ובין אם יקרה לו "תשאול ראשוני" - אין זה ראי

להציג בפניו את השאלות באופן בו הוצגו בלי להקפיד על הסבר מלא של זכויותיו. לעניין זה יש להפריד ולהסביר הן את זכות השתקה והן את זכות הייעוץ שהיא זכות נוצרת אך נפרדת מזכות השתקה.

בנסיבות בהן ניגש השוטר לנאים בביה"ח ברור כי הוא נחשד בעבירות חמורות. גם ההסביר לגבי זכות הייעוץ כפי שנרשם על ידי השוטר טומן בחובו "מלכודת" ואולי "תרגיל חקירה" שהינו ספק לגיטימי, וoglob בטיעיה של הנאים, שכן אין זה נכון שהנאם "לא יכול להתיעץ בביה"ח עם עורך דין" (למשל הייעוץ טלפוני). אין לי ספק כי השוטר לא התכוון להכחיל את הנאים או לפגוע בזכויותיהם. מקובלת עליי "המוטיבציה" של השוטר כפי שהסביר בעצמו בביהמ"ש, שהיא לבדוק בדחיפות 2 סוגיות, הראשונה האם הנאים שתה אלכוהול (בדיקה נשיפה) והשנייה אם עבר באדם. בדרך לבדיקה השנייה השאלה השנייה היה להיזהר יותר בהסביר שניתן לנאים.

כפועל יוצא מהאמור, במישור המשקל שאני מוצא לאמת אמרה שנגבתה מהנאם כאמור - אני מוצא לחת לחשיבותו לשאלת האחونة כפי שנרשם בדו"ח הפעולה ת/21 משקל נמוך ביותר, עד אפסי. אני מקבל את עדמת ההגנה וקובע כי אין מדובר באמירה מסבכת מבחינת הנאים.

באשר לתיאור הכללי לנסיבות התאונה המופיע בדו"ח הפעולה, האמרה הוגשה ותואמת מילא במידה רבה מאד, את גרסתו המאוחרת של הנאים בחרירתו ובעדותו בביהמ"ש.

## **2. התרשלות הנאים - נהיגה במצב ערפל כבד:**

שאלת חשובה ומהותית לא פחות מן השאלה אם הנאים נכנס לצומת בלי יצית לאור האדם, היא שאלת התרשלות הנאים בנהיגה במצב הערפל הכבד אליו נקלע.

הנסיבות המרכזיות והמשמעותivas ביוטר על נהיגת הנאים מחד וגמ על רמת הזהירות המוגברת הנדרשת ממנו בנסיבות התאונה, היא תנאי הערפל הכבד שerrer בדרכ, עובדה שאינה שנייה במלחוקת. מדובר בשאלת נורמטטיבית מרכזית העומדת כאן להכרעה, האם הנאים נהג באופן זהיר מספיק כמצופה מכל נהג הנקלע לנהיגה במצב של ערפל כבד.

לטענת המאשימה בכתב האישום, הנאים התרשל בכך ש- "**לא התאים את אופן נהיגתו לתנאי מזג האוויר ולערפל הכבד שerrer בה נהג ולא האט את מהירות נסיעתו (לפני הכניסה לצומת), בשום שלב.**"

הנאם תאר את נסיבות נהיגתו עד לתאונה בחקירותיו במשטרה [ת/1 ו-ת/2] ובעדותו בביהמ"ש בהרחבה [בפרוטוקול עמודים 55-54]. גרסתו בתמצית היא כי נסע לכיוון ביתו, הגיע למחלף אלף שדה (רמת גן) ורצה להגעה (דרך כביש 4) למנהרה בכביש 471. בכביש שררו תנאי ערפל. עוד במחלף אלף שדה, "תפס אותו ערפל כבד". הנאים נצמד לכאן הצהוב המסומן לאורך השול מימין, וכרך המשיך בנסיעה. הערפל הלך ונhea יותר וויתר כבד על פני הכביש, עד שהנאם לא ראה כלום ממה לפניו, כך הגיע לצומת בטיעות ומוביל שהבחן כלל בצומת.

בבימה"ש עמד הנאשם על גרטסו כי הדבר היחיד שראה בנסיבות אליו נקלע כמתואר, הוא פס ההפרדה הצהוב ש"קרץ" לו (כלשונו) בחושך. הנאשם עקב אחרי קו ההפרדה הצהוב מרחק מה, עד שאיבד גם אותו ואז ארעה התאונה, בטרם הצומת, בהפתעה גמורה מבחינתו.

בבימה"ש הסביר הנאשם בחקירה נגידית (לרשותה) כי בשלב מסוים "איבד" את הקו הצהוב שהוביל אותו וכך הגיע לצומת בטיעות בלי שהתקoon כלל להגיע אליו. הנאשם חזר על קר בחקירה נגידית מספר פעמים, ועמד על גרטסו כי "איבד" את הקו הצהוב. למעשה הנאשם מודה כי מרגע זה המשיך לנוהג באופן "יעיר". לשיטתו לא הייתה לו אפשרות אחרת.

אני סבור כי רשלנותו של הנאשם בנסיבות, עליה נוכח כישלונו המתמשך להעיר את המצב בדרך שלפניו, והעדר נקיית צעדים פשוטים וביסיסיים, המצופים ממנו בנסיבות, אשר היו מפחתים באופן משמעותי הסיכון כי הנאשם יגרום לתאונה כפי שהוא.

קיים של ערפל כבד בדרך, הוא נסיבה המשילכה ישירות על חובה הזרירות המוגברת שהייתה מוטלת על הנאשם אותה עת. במיוחד כאשר הנאשם לפי התיאור שמסר בעדותו בעצמו חדל מלאיות "מופתע" מהערפל ש"תקף" אותו, שכן נסע כברת דרך בלתי מבוטלת תחת הערפל, אז הערפל התגבר והנ帀ם ממשיך לנסוע, ואזשוב הערפל נהיה כבד, עד אשר לא ניתן לראות את הדרך.

לענין "ההפתעה" שבערפל הכבד, ראוי להעיר כי בבימה"ש הובר כי הנאשם נתקל בערפל הכבד עוד בנהיגה קודמתו שלו באותו לילה וכן הוצגה בבימה"ש תכחות הودעת "ויאטסאפ" משעה 00:43 בה רשם לו חברו - "וואלה איזה ערפל".

הנ帀ם כשל ב מבחון הנהיגה המצופה מנהג סביר, בכך שהמשיך בנהיגה לאחר הופעת הערפל, ללא שינוי ולמעשה נהג באופן "יעיר" בעת שנכנס לצומת. כי "סומה" היה הנאשם על פי עדותו, עד כי לא הבוחן כלל בצוות, בעמודי הרמזו, בתמורות, ובאורות הרמזו. לא לモתר להציג ולצין כי מדובר בצוות מואר, גדול ומרכזי. גם בסרטון המתעד את התאונה כאמור, ולמרות הערפל נראה הזרימת מרחק. ניתן לראות את ענן הערפל אולם הכביש עצמו על סימוני הנטיים בו המסומנים בפסים זהרים, עמודי הרמזוים, מעוקות הבטיחות והתוואי הכללי, נראים בו היטב.

אמת, הסרט מצולם מכיוון נסיעת הרכב המעוורב ולא מכיוון נסיעת הנאשם, אולם מדובר במצלמה הממוקמת למרחק רב מהזרמת והוא סטטי. הנאשם בנהיגתו הולך ומתקרב לצומת, הוא מתבונן על הדרך בזוג עיניהם ה"רואות" טוב יותר מצלמה, ומכל מקום נדרש ממנו להתאים את מהירותו נסיעתו ואף את אופן נסיעתו לתנאי הדרך.

ניתן לראות ולקבוע כי הנאשם היה לראות את הצומת. מכאן נובעת רשלנותו בראש ובראשונה. רשלנותו של הנאשם מתבטאת בכך שהמשיך לנוהג בלי לנתקו אמצעי זיהירות כמו להאט משמעותית את מהירותו נסיעתו, להפעיל איותות אוורות אזהרה (מסביב לרכב) ואף לעצור את הרכב בשול הרחוב.

לענין זה אני דוחה את טענת הנאשם בתשובה לשאלת התובע בחקירה נגדית, על פייה לא היה כל מקום במסלול נסיעתו בו ניתן היה לעצור בשול בבטחה, שכן גם על פי עדות הבוחן וכפי שניתן להתרשם מהתרשים ובמיוחד מסרטון (ניסיונו שדה ראייה) שצלם הבוחן למחמת התאונה, קיים במקום נסיעת הנאשם לפני הצומת של רחובו, שרחובו גדול באופן ניכר מרוחב הרכב, ונitin היה לעצור בו בעומק השול במהלך בטחון מהכביש ובטחה גמורה.

**המבחןם לבדיקת ה-"רשלנות"**

אחד מיסודות עבירות גרים מות ברשנות, אשר יוחסה לנימא, הינה - "הרשנות". סעיף 304 לחוק העונשין, קובע כי :  
**"הגורם ברשלנות למוות של אדם, דיןו - מאסר שלוש שנים".**

סעיף 21(א) לחוק העונשין מגדיר מהו "רשנות":

**"רשנות - אי מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות או לאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמניהם עם פרטי העבירה, כשאדם מן היישוב יכול היה, בנסיבות העניין, להיות מודע לאותו פרט, בלבד -**

**(1) שלענין הפרטים הנוגעים הייתה לפחות רשלנות כאמור;**

**(2) שבعبارة שעם פרטייה נמנית תוצאה שנגרמה על ידי המעשה או סכנה העוללה להגורם בשלו - העשוה נטל סיכון בלתי סביר להתרחשות התוצאה או לגרימת הסכנה כאמור".**

נטען כנגד הנאשם כי נהג ברכבו כאמור, למרות הערפל הכבד ולמרות שלגרסתו לא ראה את הדרך ש לפניו, בדרך בה נטל סיכון בלתי סביר להתרחשות התוצאה של מוות של אדם, ולהתרחשות הסכנה של גרם תאונת דרכים, וכי בנסיבות העניין אדם מן היישוב יכול היה להיות מודע לסיכון.

תקנות 51 ו- 52 לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961, קובעות לענייננו סטנדרט התנהגות שהפרתו יכולה להיחשב כרשנות, כאשר תקנה 51 קובעת חובה לנוהג תמיד בנסיבות סבירה על פי תנאי הדרך, ותקנה 52 נוספת וקובעת חובה להאט את מהירות הנסיעה אף עד כדי עצירת הרכב, בכל מקרה צפוייה סכנה לעוברי הדרך ובמיוחד ברישימת המקרים המפורטת בתקנה, בה אף נהיגה בתנאי ראות מוגבלת בדרך.

להלן התקנות כלשונן:

**"51. לא י נהג אדם רכב אלא בנסיבות סבירה בהתחשב בכל הנסיבות ובתנאי הדרך וה坦ועה בה, באופן שיקיים בידיו את השילטה המוחלטת ברכב".**

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

**(3) כשהראות בדרך מוגבלת מכל סיבה שהיא;**

הלה פסוקה היא הוכחת הרשות, דורשות הוכחה של 3 תנאים מצטברים:

- א. קיומן חובת זהירות מושגית וكونקרטית.
- ב. התשלות - הפרת חובת זהירות במעשה או במחדר.
- ג. גריםת הנזק - תוך שמירה על מבחן הסיבתי העובדתי והמשפטתי.

על המאשימה להוכיח כי הנאשם הפר במעשה או במחדר, חובת זהירות שחייב בה, שלא נקט באמצעות זהירות סבירים ומשניט סיכון בלתי סביר להתרחשויות התוצאה ובכך סטה מסטנדרט התנהגות סביר.

**א. חובת זהירות מושגית/كونקרטית:**

בין הנאשם בהיותו נהג, לבין המנוחה בהיותה נסעת ברכבת המערב, קיימת חובת זהירות מושגית. בהיבט הכללי, חב נהג חובת זהירות כלפי כלל המשתמשים בדרך, אשר מצויים בתחום נהיגתו. בנוסף הפעלת " מבחן הצפויות" על פי סעיף 21(א) לחוק העונשין, מביאה למסקנה כי קיימת חובת זהירות קונקרטית, של הנאשם כלפי המנוחה. אני קובע כי אדם סביר יכול היה וצריך היה לצפות, מכלול נסיבותיו המוחדות של המקרה, את קרות הנזק. וכפועל יצא מכך, בנסיבות הקונקרטיות בהן פעל הנאשם, חריג הוא מرفע התנהגות סביר זהיר כפי שמצופה היה מנהג סביר אחר בנסיבות.

ה הנאשם יכול היה, ובוואדי צרי היה, לצפות את האפשרות של התרחשויות תאונות דרכיהם תוך פגעה ברכבת אחר וזאת לאחר ותנאי הראות הקשים והערפל הכבד ממנה לטענתו אפשרות לראות את הדרך לפני ובכך היו "תמרור" זהה עצמאית כלפי האפשרות כי יפגע ברכבת או ברכוש. הערפל הכבד והעדר ראות לחלוין, על פי גרסת הנאשם, מティילים על הנאשם אף חובת זהירות מוגברת בנסיבות.

**ב. התשלות הנאשם - האם הנאשם נקט באמצעות זהירות:**

השאלה העומדת בסיס הטלת אחירות פלילתית על הנאשם היא האם הנאשם יכול היה לנקט בדרך פעולה אחרת, ככלומר לנקט באמצעות זהירות כלשהם אשר היו מונעים את התאונה או מפחיתים מחומרת תוצאותיה, הינו, האם אלמלא ההתרשלות המוחסת לנימוק התאונה הייתה נמנעת.

ב-עפט (נכ') 28434-05-13 איתי ברזל נ' מדינת ישראל,ណון ערעורו של הנאשם שהורשע בกรรมת מוותה של הולכת

רגל על גבי מעבר ח齊ה. בית המשפט המחויזי קבע, בין השאר:

"על המשיבה להoxicח אפוא, כי הפגיעה במנוחה הייתה יכולה להימנע ולהoxicח באופן פוזיטיבי כיצד היהתה יכולה התאונה להימנע. רק אם מගיעים למסקנה חישובית ולפיה, התאונה הייתה יכולה להימנע ובאיו תנאים יכולה הייתה להימנע, כי אז היה ניתן לקבוע, כי המערער חריג מתנאי ההתנהגות הנדרשים וכי התגבשו בעניינו יסודות עבירת ה"רשלנות" ולפיכך, יש להרשיעו בפליליים".

ובהמשך, אף זיכה את הנаг כאשר מצא כי:

"אין בידינו נתונים כדי לקבוע האם התאונה הייתה, מבחינת הנаг, נמנעת או בלתי נמנעת, שכן אחד הנתונים החשוב לעניין זה הוא באיזה מהירות הייתה התאונה נמנעת, אך, לפחות למועד הבדיקה, אלא שבחקרית לא יכול היה להעיד באיזה מהירות התאונה הייתה נמנעת. משכך, ושהה שגם חסר הנתון המדוקדק של מהירות הנаг, עבר לתאונה, אזי חסרים הנתונים המרכזיים, שעל פייהם, ניתן לקבוע, אם בכלל, את רשלנות המערער!"

ב-עפ' (נצח) **1321/03 יניב חיים נ' מדינת ישראל**, התקבל בדעת רוב, ערעורו של נאש בעבירה של גרים מות ברשנות ואי האטה בהתקרבו למעבר ח齊ה. נקבע שם כי:

"...לא הוכחו בפני בית משפט קמא הנתונים העובדתיים הצורךים להרשותה... ראשית עליינו לזכור כי נמצאים אנו בוגדרה של הגדרת הרשלנות לפי ס' 21 לחוק העונשין ולפיה עליינו לבחון האם אדם מן היישוב יכול היה להיות מודע בנסיבות העניין, בין השאר לאפשרות גרים התוצאות וכן כי אפשרות גרים התוצאות לא הייתה בוגדר הסיכון הסביר .... לפיכך, בבואהו לקבוע אשמתו של אדם בגין גרים מותו של אדם אחר ברשלנותו, בנסיבות שבפנינו, היינו בתאות דרכים, עליינו לבחון האם הוכחו בפני בית המשפט מספר נתונים חיוניים לקביעת הרשלנות...".

במקרה דן, קודם לכל טיעון אחר, יש לזכור כי הוכחו בביבה"ש העובדות הבאות: הרמזורים בצומת פועל, הנאש יכול היה להבחן בהם למרות הערפל, מכיוון הנאש דלק או אדם וכן הנאש לא הבחן כלל ברמזורים או בצומת.

הסגור טוען בסיקומיו כי מאחר וכיים ספק לשיטתו לגבי האור האדום (טענה שנדחתה) לא ניתן לבסס את רשלנותו של הנאש על בסיס הערפל הכבד, שכן גם אם לא ראה כלל את הרמזור, וכיים סיקוי כי דווקא הנאש עבר בירוק מכאן שהערפל ואופן הנהיגה של הנאש אינם רלוונטיים לעניין הרשלנות, כיוון שקיימת אפשרות שהנאש עבר בירוק בצומת.

באופן תמורה ביותר, נראה כי לשיטתו של הסגור הדברים פשוטים וחד משמעותם: הצומת הוא צומת מרומר. האשמה בתאונה יכולה ליפול (לשיטתו) רק על הנаг לגבי הoxicח כי עבר באדם. אם וכיים ספק אם הנאש עבר באדם, לא ניתן להרשיעו באחריות לתאונה בצומת, רק בשל העובדה כי לא ראה כלל את הרמזור או את הצומת. ה"רשלנות" לשיטתו של הסגור, יכולה להתבטא רק ע"י הפרת החובה של "ציות" לרמזור. אם וכיים ספק (יותר מספק סביר) באם הנאש עבר באדם, לא ניתן להרשיעו ברשלנות רק על סמך העובדה כי נהג בתנאי ערפל ולא ראה כלל את הצומת ואת הרמזור.

אני מוצא לדוחות טענה זו מכל וכל - מעיקרה. יש לציין כי כבר מצאתי כי הנאשם עבר באדום.

מעבר לכך, רשלנות הנאשם, כפי שנטענת בכתב האישום, עולה גם בכך שהמשיך לנוהג בתנאי עրפל כבד "כרגיל" בלבד לנקוט זהירות מוגברת. מדובר בפרט רשלנות נפרדת הרשלנות הנוגע ל'אי צוות לאור האדם' (או ל'ניהגה בהיותו עייף') המופיעים גם הם בנפרד בכתב האישום (סעיף 12).

רשלנות הנאשם בכך שלא האט את מהירות נסיעתו, לא נהג ב מהירות בהתאם לראות המוגבלת [בניגוד לחובתו על פי תקנות 51-52 לת"ת הנ"ל] ולא מנע את האפשרות כי יכנס לצומת בלבד לראות רכבים אחרים, שallow נכנסו בטעות לצומת. מדובר בחובת זהירות נפרדת מהחובה לצוית לרמזו.

לענין זה ראוי לציין כי חובת זהירות של הנאשם במקרה זה חלה גם כלפי הגה רשלן בצומת כלומר גם במקרה התיאורטי בו הנאשם נכנס בערפל כבד בלבד לשיטתו לראות את האור ברמזורים, אך באור יrokek - ופוגע בצומת בנהג שנכנס נסיבות בלבד לראות, לאור אדום.

מעשה רשלנות של אחר [ואפילו מעשה התאבדות מכוון] אין בו כשלעצמם כדי לשחרר מאחריות פלילית את הגורם הרשלני הראשון, כאשר זה חייב היה לצפות את מעשה הרשלנות של الآخر.

ב-ע"פ **482/83 מדינת ישראל נ' סעד** [פורסם במאגרים], נקבע על ידי כבוד נשיא שופר:

"מעשה רשלנות של אחר אין בו, כשלעצמם, כדי לשחרר מאחריות פלילית את מי שעשו מעשה של הפרת חובת זהירות, אשר כתוצאה ממנו נגרם נזק כאשר חייב היה לחזות מראש, כי המעשה או המחדל עשויים להזיק, וכי אדם אחר עלול להיפגע ולסבול נזק."

**ב-ע"פ 8827/01 שטריזנט נ' מדינת ישראל** [פורסם במאגרים], נקבע מפי כב' השופט חסין:

"התנהגות הנפגע - לרבות התאבדות - וכמותה התרבותתו של גורם שלישי במערכת, גם זו גם אין שוללות, באשר הן, קשר סיבתי-משפטי בין מעשה או מחדל של הפוגע לבין תוכאה פוגעת, והוא - שעה שהפוגעcadem מן היישוב היה יכול - נורמטיבית - לצפות מראש את שאירוע בפועל".

**ב-ע"א 3379/01 ידיך נ' מ"י,** המשרד לבט"פ [פורסם במאגרים], קבע כב' השופט מצא:

"ניתוק הקשר הסיבתי מותנה בכך כי מי שנשאו בחובת זהירות כלפי המתאבד לא יכול לצפות מראש את מעשהו, שאם יוכל לצפותו מראש וחדלו מלעשות את הדrhoש כדי למנועו, ישאו באחריות לתוצאות המעשה, ואין בהיותו מעשה רצוני-מכוון כדי לגרוע משורת אחוריות".

בספרו על הדין בפלילים, התייחס השופט (בדיםוס) יעקב קדמי לעניין זה. לשיטתו, מבחן ה"ניתוק" הוא - "צפיפות סבירה": "...תנאי לניתוק קשר סיבתי מכוחה של התרבותה זרה, בין התנהגותו של עבריין 'מקורי' שהכשירה

את הקרקע ל'פעולתה' של אותה התערבות - בין התוצאה שהתרחשה בסופו של דבר 'כתוצאה' מהתערבות, היא שההתערבות הזרה תהיה בבחינת אירוע ש'מחוץ-לצפויות סבירה'. ("על הדין בפליליים" עמ' 98).

הנה כי כן, מאחר והנואם לשיטתו לא ראה כלל את הדרך ברור כי הנואם חיב היה להניח כי גם נהגים אחרים בכביש נתקלים באותו ערפל. הנואם חיב היה לצפות את מעשה הרשלנות של האחראול את העובדה כי יתכן ונוהג אחר יכנס לצומת בתנאי הראות הקשים, ואף באור אדום.

למעשה תנאי הערפל הכבד והגבלה הכבודה על הראות בדרך "מבטלים" את ההנחה כי שאר משתמשים בדרך יציינו לרמזורים או לתמורות המוצבים עליהם (התקפים במקורה של תקלה ברמזורים) ואף את ההנחה כי שאר הנהגים יבחןכו בצומת או יציינו לזכות הקדימה בו בהתאם לכיווני הכניסה לצומת (זכות הקדימה לרכב מימין).

במה שראנו נסקרו ונקבע לעיל, מן הראווי להביא מפסיקת ביהם"ש העליון ב-רע"פ 6338/99 בוחניך נ' מ"י, תק-על 99 (3) 264, שכואה ותוקפה יפה אף כאן, לפיה:

"... נהיגה ב מהירות סבירה היא מושכלת יסוד של כל אוחזגה. המהירות הסבירה אינה ניתנת להגדירה כמותית מראש (להבדיל מהמהירות המרבית המותרת) המהירות הסבירה נגזרת, בין היתר, מתנאי השטח, תנאי הראות, מגז האoir וכו'. לא דומה מהירות הסבירה ביום גשם ומהירות הסבירה ביום בהיר ולא דומה מהירות הסבירה בדרך עקלקה ל מהירות הסבירה בדרך ישיר...". (שם, בעמ' 265).

תווך ישום האמור לעיל למקורה דן, ניתן לקבוע בהתבסס על הראות שבאו בפני, כי הנואם לא נהג, עבר לתאונת ב מהירות סבירה, כמתחייב מהעrlen הכבד (והראות הלקוויה), שerrer בסמוך לקרות התאונה, בצומת ובקרבתה.

משהפר הנואם את חובת הנסעה ב מהירות הסבירה מהויה הדבר ביטוי (אינדיקציה) להתרשלותו [ראו: ע"פ (תל-אביב) 2021/99 ביליס נ' מ"י, תק- מח 99 (3) 1045].

יש להוסיף ולהעיר כי מאחר והצדדים הסכימו כי המנוחה נפטרה כתוצאה מהתאונה, מתקיים קשר סיבתי עובדתי, בין הנהיגה לתוכאה, אני קובע לשם זהירות, כי בנסיבות שהובאו לפני אין בקיומו של העrlen הכבד, כדי לנתק את הקשר הסיבתי המשפטי בין מות המנוחה לבין התרשלות הנואם.

אני קובע כי נהג סביר שהוא "אדם מן היישוב" יכול וחיב היה לצפות מראש, את התרחשויות התאונה, את הדרך בה התרחשה ואת התוצאה, וכי הנואם נטל סיכון בלתי סביר בכך שהמשיך לנוהג למרות העrlen הכבד, לא את מהירותו ונכנס לצומת בלי להבחן כלל כי הוא בצומת מרומרז.

مكان אני מוצא לקבל את פרטי הרשלנות הנטענים בכתב האישום בסעיף 21א (לענין העובדה כי הנואם לא הבחן

כל בצוות), ובסעיפים 21ב ו-21ג, וקבע כי הנאשם גרם למותו של המנוחה בהיגאה רשלנית, כמפורט בכתב האישום.

**3. התrelsות הנאשם - נигה במצב עייפות קיצוני:**

בכתב האישום נטען כאמור כי הנאשם התרשל בין היתר בכך ש- "נוג ברכב לאחר שלא ישן בלילה, לא התאים את אופן ניגתו למצו הפסיכי, ולא נקט בכל האמצעים למניעת ניגה במצב קיצוני של עייפות". לא יוחסה לנימא עבירות 'ניגה במצב השולל שליטה' אך נטען כלפיו פרט רשלנות כאמור.

עינתי בחקירות הנאשם במשטרת, ובתשובותיו בחקירה נגדית בביבם"ש. הנאשם מכחיש בעקבות את הטענה כאילו היה במצב קיצוני של עייפות, או במצב בו אינו מסוגל לנוהג ברכב או כחושו אינם עמו. מדובר מלכתחילה בנטול ראייתי קשה להוכחה. לא מצאתי בחומר הראיות ראייה טובה ברמה הנדרשת, על מנת לקבוע מעל לכל ספק סביר כי הנאשם נוג והיה במצב קיצוני של עייפות.

הဟם בחור צעיר, מORGEL לדבריו בעבודה בלילה ובשמורות, נח וישן לדבריו (שהלא נסתרו) עד שעה 00:22 בלילה הקודם, לדבריו אכל ונח גם בשעות הלילה ולא חש בסמוך לתאונת כל עייפות מיוחדת.

בהעדר ראיות מספקות, לא יכול לקבוע כי הנאשם נוג במצב עייפות קיצוני ולפיכך אני מוצא לדוחות את הנטען בכתב האישום בעובדה זו, כלפי רשלנותו.

**4. על "מחדי חקירה" מול "אי מיצוי החקירה":**

להגנה טענות רבות כפי שהובא לעיל למחדלי חקירה, בין בעבודת הבוחן, בין בניהול תיק החקירה וכן טענות לקבילות הראיות המרכזיות של המאשימה, תקינות הרמזורים ותכנית הרמזורים.

הסגור טוען כי בחקירה התאונה על ידי הבוחן מזרחי כמתואר, מחדל חקירתו בסיסי וחרמור. לשיטתו הבוחן נتفس לכל טענות מראש ויבש דעה קדומה שגיה לחובת הנאשם, לאחר שטעה בקריאת דו"ח הצפיה בסרטון של מומחה הראייה הדיגיטלית (ע.ת. 5) כפי שהובր בביבם"ש. מכל האמור נטען כי נגעה מראש ובמשך המשפט, יכולתו של הנאשם להתגונן.

הלכה שהשתרשזה זה מכבר בנוגע לחקירה תאונות דרכים, היא כי על בוחני ת"ד של המשטרה לחקור כל טענה סבירה ואפשרית שמעלה נוגה בתאונת, שיש בהוכחתה ראייה לזכותו וכי אי חקירת טענות הנוג יכולה לעלות עד כדי "מחלד חקירה" המצדיק במקרים מסוימים אף את זיכוי. הטעם לכך הוא כי בוחני ת"ד של המשטרה הם גוף מڪצועי יחיד המוסמך בחקירה תאונות דרכים וכן הם אלו שmaguiim מיד לזרת התאונה, זמן קצר לאחר התאונה, והנוגים צריכים להסתמך אך ורק על עבודות הבוחנות הנערכת על ידם. עבודותם צריכה להיות אובייקטיבית לחלוון ולכלול בדיקה של טענות כל אחד מהמעורבים, כמו כן כל עוד הטענה סבירה ויש לה עיגון בנסיבות.

בע"פ **5386/05 ביל אלחרוטי נ' מ"י**, [פורסם במאגרים] קבע ביהם"ש העליון [כב' הש' רובינשטיין]:

"... במדינת חוק מתוקנת, כפי שמקשים אנו להיות, הציפיה היא כי הتبיעה תפרוש בפני בית המשפט תשתיית ראייתית רחבה, וכי בהדריכם את החוקרים על גורמי הتبיעה, הפרקליטות או הتبיעה המשטרתית, נדרש כי ככל הנימן לא תונח אבן לרלבנטית שאינה הפוכה. חרב העומס המוטל על גורמי האכיפה אין מקום להתעלמות מכל זה, והבקרה הבלתיית צריכה לכלול אותו, ובמקרים רבים כך אכן קורה".

בע"פ **2842/10 נוי קלדרון נ' מ"י**, [פורסם במאגרים] קבע ביהם"ש העליון [כב' הש' ג'ובראן]:-

"אכן לא כל כיוון חקירה או אפשרות היפותטית לפועלות חקירה שלא מוצו עולמים כדי מחדל חקירות. מטבע הדברים, חקירת המשטרה אינה מושלמת ולוועם מוגבלת היא במשאים. נכון הוא כי המטרה שצרכה לעמוד נגד החוקרים היא חקר האמת. על החוקרים להפעיל את מיטב כישרונות ולבדוק בשקידה ובמאץ כיווני חקירה שונים והשערות שונות באשר לאופן התרחשויות העבירה. אך גם פעולות חקירה נדרשות אלו מתחומות בגבולות הסבירות וההיגיון, ואין החוקרים נדרשים להמשיך ולהשكيיע משאבים בהם בכיוון חקירה שנשלל על ידם בריאות מוצקות ומספקות".

בתיק ת"ד **2119-09-09 מ"י נ' יצחק לוי**, [לא פורסם] כבוד הש' הביבלה אטליה וישקון, זיכתה נאשם בפגיעה בהולן רגל על מעבר חצייה, לאחר שקבעה כי בעבודת הבוחן נתגלועו מחדלי חקירה רבים וכי ככל הנראה עמדתו כנגד הנאשם נקבעה מראש עת הגיעו למקום התאונה, הבוחן התעלם מגרסת הנאשם, לא בדק טענות שהעלתה, אך בין השאר לא ערך שיחזור ולא בחר שדה ראייה במקום.

בתיק גמ"ר **5924-06-13 מ"י נ' גועבט** (01.07.14) (פורסם בנבו), כבוד הנשיא ג'ורג' אוזלאי, זיכה נאשם בגין מות ברשלנות, נוכח 'מחדרי' חקירה וחקירה חלקית של הבוחן, לאחר שקבע כי:

"עדות הבוחן בפני העלה כי מאחר והיה בטוח באשר לאופן התרחשויות התאונה בכללותה, לא מיצחה את החקירה לעומקה ולא ידע להסביר כיצד בדיק ארצה, ולמעשה יותר על מספר פעולות חקירה רלבנטיות וחינויות ביותר שהוא עשוי לשפוך או על אופן התרחשויות התאונה".

לענין זה ראיי אף להפנות לדברי המלמד, כב' הש' בדיםוס יעקב קדמי, בספרו **על הראיות חלק רביעי** (מהדורה משולבת ומעודכנת, 2009) בעמ' 1984, אשר קובע כי: "יש להבחין בין 'מחדרי' לבין 'אי מיצבי הליני החקירה'".

ובמקרה דנן, למרות טענות הסנגור, לאחר שעינתי בכל חומר הראיות, שמעתי את עדויות העדים ובכלל זה הבוחן, ב biome' ש והעמקתי בטעוני הצדדים לא מצאתי כי קופחה הגנתו של הנאשם בכל אופן שהוא. הנאשם נחקר מספר פעמים במשטרתנו וכל דבריו הוקלטו ותומלו. גרטתו נתקבלה בארכיות ולא הפרעה. לא מצאתי כי קיימות טענות

כלשהם שהעלת הנאשם שלא נבדקו בראצינות.

אמירה שנקבטה מהנאשם בבייה"ח תוך הפרת זכות הייעוץ [ת/21], מסקלה נמצאה על ידי אפסי והוא לא נזקפת לחובות הנאשם כלל. מדובר באמירה קצרה ביותר [שאלת ותשובה] שאחריה השוטר חדל מהתשאול. התרשםתי כי לא היה בה כדי לפגוע בזכותו של הנאשם גם בהמשך חקירתו.

טעויות סופר של הבוחן בחוות דעתו גם אם משליכות על מקצועו, אין מעידות בשום אופן על פי התרשםות ובנסיבות, על כוונתazon או על גיבוש עמדה או דעה מוקדמת של הבוחן לחובות הנאשם דווקא, בטרם החקירה, בניגוד לטענת הסגנו.

אשר לחקירות המשמע בדבר תקינות הרמזורים [ת/18ז] והשלמת החקירה [ת/18ז+] איני סבור כי מדובר במקרה של החקירה, הפוגע ביכולתו של הנאשם להציגו.

מכל האמור, אני מוצא כי במקורה שבפני, גם אם לא מוצתה החקירה במילואה לעניין הפקת מסמכי תקינות הרמזורים שלא נערך כ"תעודת עובד ציבור", מאוחר והעד קישון העיד בביבם"ש וnochker בחקירה נגדית מקיפה על ידי צוות ההגנה לא מצאת כי יש לכך משמעות או פגיעה בהגנה.

מאחר וממצאי כי בשלב לא נפוגעה יכולתו של הנאשם להציגו מול האישומים נגדו, איני מוצא כי יש לזקוף את "אי מיצוי" החקירה באותו נקודות, לחובות גרסת המאשימה.

#### סיכום והכרעה:

לאחר שמייעת כל ראיות הצדדים, מצאת כי הנאשם אחראי לתאונת ואחראי למותה של המנוחה **בת הירשברג ז"ל** ברשלנותו, מאחר ונכנס לצומת בנגדו לאור האדם שדליך ברמזור בכיוון וסייעתו שעיה שיכול היה ובוואדי שצעריך היה להבחן ברמזור ולציתת לו.

בנוסף התרשל הנאשם בכך שנdag ברכב בתנאים בהם הראות מוגבלת, עקב ערפל כבד, לא התאים את מהירות נסיעתו לתנאי הדרכ, המשיך בנסיעה כברת דרך למרות שהערפל הלך ונעשה כבד, לא האט את רכבו עד כדי עצירת הרכב בשול, כמצופה ממנו, תחת זאת נכנס לצומת בלי לראות כלל את הדרך כ"סומה באפילה" ופגע ברכב המערוב.

אני מוצא ייחד עם זאת, כי לא הוכח בפני כי הנאשם נהג אותה עת כאשר הוא שרו במעמד עייפות קיזונית ואני קובע כי לא הוכח (מעל לכל ספק סביר) כי התרשל באופן זה.

אמירתה הנאשם בבית החולמים (ת/21) קבילה, אולם משקללה הראיתי אפסי.

לא מצאת כי התקיימו "מחדלי החקירה" להם טענת ההגנה באופן שיש בו יותר מ"אי מיצוי" החקירה וכן לא נפגעה עקב כך בשום אופן יכולתו של הנאשם להתגונן.

אני מוצא כי עובדות כתוב האישום כמפורט הוכחו בפני כנדרש, ומעבר לכך ספק סביר.

בע"פ **3676/11 חילל עלי נ' מ"** [פורסם במאגרים], קבע כב' הש' רובינשטיין:

"יש לציין, כי בהינתן שתי גרסות עובדיות הסותרות אחת את רעوتה בהליך הפלילי, אל לו לבית המשפט להסתפק בבדיקה הסתברותית בדבר הגרסה הנראית לו אמינה יותר..., ודוק, קיומן של שתי גרסאות עובדיות שונות ודאי אינו מביע לבדו כי יש ספק סביר. ואולם, משוואעדפה גרסת המדינה בבית המשפט הפלילי, חובה כי לא יותר ספק סביר בדבר נכונותה של גרסה זו."

ברע"פ **7468/07 מרימ לוקשינסקי נ' מ"** [פורסם במאגרים], נקבעה הלכה לעניין מהו "תרחיש חלופי" לגרסת המשימה המקיים "ספק סביר":

"**תפקידה של הערכאה הדינונית היה לבדוק האם אוטם תרחישים הם סבירים עובדיות וככל שקיים תרחיש סביר שכזה - האם קיים ספק סביר בגדירו של אותו תרחיש.**

לענין השאלה מהו "ספק סביר" המביא לזכותו של הנאשם, יפים דברי ביהם"ש העליון בע"פ **347/88 דמייניק נ' מ"** (בעמ' 653) [פורסם במאגרים], שם נאמר בין היתר כדלקמן:

"ספק לבדוק אינו מספיק, אלא רק ספק שיש לו אחיזה בחומר הראיות... מבחן הספק הסביר הוא אףוא מבחן **השכל הישר וניסיון החווים**".

בע"פ **4682/01 גבריאל לוי ואח' נ' מ"** [פורסם], שם נדון מכשיר מדידת מהירות [מלל"ז], נאמר:

"**מעל לכל הכרעה של שופטים בשර ודם מרוחף ספק, הוαιיל ומתקבל עליו הכלל כי אין התביעה חייבת להוכיח את אשמתו של הנאשם עד כדי בטחון מוחלט ולשלול כל ספק, אפילו הוא תיאורתי בלבד, אלא רק כזה שהסתברות לחפות העולה ממנו היא ממשית.**" [ההדגשות בקוו שלי. א.ה.]

הכוונה - לספק בעל ממשות שסבירותו עומדת ב瑛בחן המציאות, ולא בספקו לציה חסרת עיגון בהיגיון בשכל הישר ובניסיונו החווים.

לאחר שבחןתי את ה"תרחיש" שהעלתה הנאשם, לפיו התאונה בלתי נמנעת מצדו בשל הערפף הכבד וכן טענתו כי קיים

ספק של ממש אם נכנס לצומת באדם או שהוא דזוקא הרכב המעורב נסע באדם, מצائي כי על בסיס חומר הראות שבפני, במילוי הסדרון, תכנית הרמזורים, ועדויות שהובאו במשפט, סבירותו של התרחש שמעלה הנאשם עומדת במחן המציאות, בבחן ההיגיון והשכל הישר, וההסתברות לחפות העולה ממנו אינה ממשית.

מבין שתי האפשרויות - האפשרות שהנפטר לא צית לאור האדם כיון שלא ראה כלל את הצומת ואת הרמזורים למרות שיכול היה להבחין בהם, על רקע העובדה כי נפטר יכול היה באמצעות פשוטים כגון האט מהירות נסיעתו או עצירה בשול, למנוע את התאונה או לפחות הפחתה למנוע את תוצאתה הקטלנית, ובין האפשרות כי נהג הרכב המעורב עבר באדם והנפטר מצדו הופתע מתנאי הערפל שאינם בשליטתו, ומשום הפתעה זו לא היה בידיו להגיב על מנת להצילו ולמנוע את התאונה - מקבל אני כגרסה סבירה ואפשרית במקרה זה, את האפשרות הראשונה.

**אני מרשים את הנאשם בעבירות המיחוסת לו בכתב אישום: בגין מוות ברשלנות, בנויגוד לסעיף 304 לחוק העונשין, ובקשר עם סעיפים 40 ו-64 לפקודת התעבורה, וכן בנסיבות קלות ראש שגרמה לחבלות של ממש, עבירה לפי סעיפים 62(2) ו-38(2) לפקודת התעבורה.**

ניתנה היום, כ"ז אלול תשע"ז, 18 ספטמבר 2017, במעמד הצדדים.