

ת"פ 35230/09/15 - מדינת ישראל נגד פואד אל עסיני

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

ת"פ 15-09-35230 מדינת ישראל נ' אל עסיני

בפני כבוד השופט אהרון משנהות

בענין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

הנאשמים

פואד אל עסיני

הכרעת דין א. כללי

כתב האישום שהוגש נגד הנאשם מיחס לו עבירה של הריגה, לפי סעיף 298 לחוק העונשין התשל"ז - 1977 (להלן: "החוק"), וכן עבירה נוספת של אי צוות לאותות הרמזור, לפי סעיף 64 (ה) לתקנות התעבורה, תשכ"א 1961 (להלן: "תקנות התעבורה"). לפי הנטען בכתב האישום, בתאריך 21.5.2015 בסמוך לשעה 6:19 הסיע הנאשם רכבו שלושה נוסעים, ונסע בכיביש 31 מכיוון כללי צומת שוקת לכיוון צומת להבים, המהווה הצלבות בין כביש רוחב 31 לכביש אורך 40.

באותה העת נהג בכיביש 40 מר פליקס קוקו (להלן: "נהג האוטובוס") באוטובוס ציבורי, מכיוון צפון לדרום אל צומת להבים, בנתיב האמצעי מטור שלושת הנטים שהיו בכיוון נסיעתו, כשהוא מסיע נוסעים, ובסמוך אליו, בנתיב ימני של כביש 40, נהג סטפן האודן ברכב מסווג יונדי (להלן: "נהג היונדי"). בהמשך, הגיע הנאשם לצומת להבים כשהוא הדולק בכיוון נסיעתו אדום אך עצר את רכבו בקו העצירה בכניסה לצומת בנתיב הימני המוביל לכיוון רחט, וכעבור זמן של כחצי דקה המתנה ובעוד האור הדולק בכיוון נסיעתו, החל הנאשם בנסעה קדימה ונכנס אל תוך הצומת.

ה הנאשם חצה את מסלול כביש 40 המוביל מדרום לצפון וחסם עם רכבו את נתיב הנסעה של נהג האוטובוס שנכנס אל הצומת והגיע מיימן לרכבו של הנאשם כשבכיוון נסיעתו נדחק אויר יירוק. בעקבות כך, התנגש נהג האוטובוס בעוצמה עם חזיתו בדופן הימנית ברכבו של הנאשם, דחף אותו קדימה עם כיוון נסיעתו עד לעצירתו בסמוך לאחר הצומת. עוד עולה מכתב האישום, כי נהג האוטובוס נדחף ימינה, פגע עם חלקו הימני בדופן האחורי שמאלית של רכב היונדי שנסע בסמוך לאוטובוס וכתוצאה מכך, נדחף נהג רכב היונדי ימינה, עליה על שטח ההפרדה ופגע בשלט שהוא מוצב עליו.

עמוד 1

כל הזכויות שמורות לאתר פסק דין - verdicts.co.il

כתוצאה מהתאונה ומעשו של הנאשם נהרגו שלושת המנוחים אשר ישבו ברכבו, הנאשם נחבל חבלות של ממש וארבעה מנוסעי האוטובוס נפגעו באורח קל.

בדין ביום 25.2.2016 (אשר התקיים בפני כב' השופט יואל עדן), הודיעו הנאשם על מענה שונה לכתב האישום מזה שמסר קודם לכן ביום 11.1.2016, וכפר בכל העובדות המגליות עבירה של הריגה באופן מפורט, תוך התיחסות לשעיפי החלק העובדתי שבכתב האישום. הנאשם הודה שנаг ברכב הטיטובה במועד ובמקום הנטען בכתב האישום, אולם טען כי נהג האוטובוס שהגיע מצפון לדרום חזה את הצומת באור מהbehב ובמהירות של 105 קמ"ש.

ה הנאשם הוסיף וטען, כי נעצר ברמזור ולאחר המתנה למשך כ-5 דקות, נכנס לצומת וטעה לחשוב כי הרמזור ליוון נסיעתו ה恰恰לף לאור יירוק. הנאשם טען עוד כי עובדות כתב האישום אינן מגלות את היסוד הנפשי לעבירות הרירה אלא לכל הייתר את היסוד הנפשי הקיים בעבירות הרשלנות, וציין כי לא ידע ולא צפה את התרחשויות התאונה, וכי עצם המעבר באור אדום אינו מעיד על יסוד נפשי של מחשבה פלילית.

ב. ראיות הצדדים

כאמור לעיל, הנאשם ויתר על העדתם של כל עדי התביעה, וכן כל ראיות התביעה הוגשו במסגרת תיק מוצגים מוסכם شامل את המוצגים הבאים: דיסק מצלמות של צומת להבים רהט - סומן ת/1, דיסק ותמונה ממעבדת הצלום - סומן ת/2, דז"ח פעללה מאות השוטר אספ' דרעי - סומן ת/3, חקירות נאים - סומנו ת/4-ת/5, הودעת העד גיל אלקיים - סומנה ת/6, חקירות פליקס קקoon (נהג האוטובוס) - סומנה ת/7 - ת/8, חקירת העד האדון סטפן (נהג היווני) - סומנה ת/9, חקירת העדה אוזן לורי (נסעת האוטובוס) - סומנה ת/10, הודעת העד אלכסנדר קרציה - סומנה ת/11, הודעת העד אריק מימון - סומנה ת/12, דז"ח נזקים מאות הבוחן שי ביתון - סומן ת/13, סקירת התאונה מאות העד אלכסנדר קרציה - סומנה ת/14, דז"ח בוחן תנואה מאות שי ביתון - סומן ת/15,لوح צילומים - סומן ת/16, מזכיר מאות השוטר שי ביתון - סומן ת/17,لوح צילומים - סומן ת/18, מזכיר נוסף מאות השוטר שי ביתון - סומן ת/19, חוות דעת הנדסית מאות רפ"ק אריאל כהן - סומנה ת/20, חוות דעת מומחה מאות רצץ הבוחנים שרון סולמן - סומן ת/21, תעודה רפואית של הנאשם - סומנה ת/22, דיסק צילום הזירה - סומן ת/23, הودעה על תקינות רמזור - סומנה ת/24, תדפיס מגננון צומת להבים - סומן ת/25.

בהגשת המוצגים הללו הסתיימה למעשה פרשת ההגנה, ולאחר מכן הchallenge העיד הנאשם לבדו, ובعدותו למעשה הסתיימה פרשת ההגנה. להלן אפרט בקצרה את הראיות העיקריות בתיק: תחילת אסקור את התפתחויות בגרסת הנאשם, ולאחר מכן, אביא את תמצית עדותם של חלק מעדי התביעה, שעודותם רלבנטית להכרעה בחלוקת שבין הצדדים, כפי שאפרט להלן.

גרסת הנאשם

גרסתו של הנאשם הייתה מבולבלת ולא עקבית. בתחילת, בעת שנחקר במשטרה, הנאשם היה עקי בגרסתו. כך, בamarה הראשונה שנגבתה ממנו ימים אחדים לאחר התאונה, בעת שהנאשם היה מאושפז בבית חולים סורוקה, ביום

24.5.2015, אשר סומנה ת/4, מסר הנאשם כי בעת הגיעו אל הצומת עצר באור אדום בנתיב שבעצם ימין והחל בנסיעה לאחר שהאור התחלף לירוק והוא יודע מה קרה לאחר מכן (עמ' 1 שורות 17 - 19). הנאשם עמד על גרטתו גם בהמשך האמרה, כאשר נשאל אם הוא בטוח שנכנס לצומת באור ירוק והשיב: "כן, כשהיה אור אדום אני עצרתי" (עמ' 3 שורה 21).

ה הנאשם נחקר שוב כעבור למעלה משבועיים, ביום 10.6.2015, בתחנת המשטרה, ובamartha שנגבתה ממנו באותו יום אשר סומנה ת/5, הנאשם שב יותר שעת על גרטתו, וטען פעמי אחד פעמי כי הגיעו לרמזו, הוא עצר באור אדום, ורק לאחר שהרמזו התחלף לירוק הוא נכנס לצומת. כך בעמ' 2 בשורות 4 ו-8, בעמ' 3 שורות 38, 47, 50 ו-55, בעמ' 4 שורות 74, 79, 92, 95, 98, 102 ו-104, ושוב בעמ' 5 שורות 110 ו-129. במהלך החקירה, הנאשם עומת עם מה שנראה בסרטון שמתעד את האירוע, אשר בו נראה כי הנאשם לבדו נכנס ברכבו לצומת, כשליל רכב נוספים מכיוון נסיעתו נשארים במקום, והשיב כי אינו יודע להסביר את הדברים, אולם הוא עמד על גרטתו כי נכנס לצומת באור ירוק.

לעומת זאת, בمعנה בכתב האישום, שה הנאשם מסר באמצעות בא כוחו ביום 28.2.2016, הגרסה משתנה, וה הנאשם מודה בין היתר באמור בסעיף 7 לכתב האישום, כי נכנס לצומת כשברמזו מכיוונו היה עדין אוור אדום (סעיף 3 לטענה), ומוסיף כי עשה זאת לאחר המתנה של 5 דקות ברמזו, לאחר שטעה לחשב כי הרמזו לכיוון נסיעתו התחלף לירוק. באותו מענה נטען גם כי האוטובוס שהגיע מצפון לדרומ, חזה את הצומת באור מהבבא במהלך של 105 קמ"ש, ונטען עוד כי הנאשם החל בנסיעתו, לאחר המתנה של 5 דקות ברמזו באור אדום.

ואילו בעדותו בבית המשפט שוב משתנה גרטתו. בפרוטוקול עדותו מיום 5.6.2016 מצין הנאשם כי לאחר ששווח עם עורק דינו הבין שטעה, אולם מוסיף כי כשהנכנס לרמזו היה מול עיניו צבע ירוק (עמ' 23, ש' 16 ו-29). בהמשך החקירה הנגדית, הוא מוסיף כי כשישב עם עורק דינו הוא ראה שטעה, וכשנשאל מתי הבין שטעה, השיב שראה עדויות שנכנס לצומת באור אדום (עמ' 24 ש' 10 ו-17).

גם בהמשך עדותו הנאשם מאשר כי אמר בתחילת כי נסע באור ירוק, ולאחר מכן בرمזו לא היה ירוק כשהוא נכנס לצומת (עמ' 31, ש' 14-15). אולם לאחר מכן, שב גרטתו הקודמת, ואומר כי חנסע ראה ירוק מול העיניים, אולם אין הוא יודע ליישב גרסה זו, עם עדויותיהם של עדי ראייה לתאונה, שהודיעו כי חזה את הצומת באור אדום (עמ' 33 ש' 10 - עמ' 34 ש' 6). דפוס דברו דומה נשנה גם בהמשך העדות, כשהנאים שב על גרטתו כי נכנס לצומת שראה ירוק מול העיניים, ואין הוא יודע ליישב את גרטתו עם ראיות אחרות שמהן עולה כי נכנס לצומת באור אדום. הנאשם עמד על גרטתו גם כשהנאים ברכבו נכנס לצומת במהלך של 105 קמ"ש (עמ' 45, ש' 18 ו-19). הנאשם נשאל גם על טענתו בטענה לכתב האישום, כי נהג האוטובוס נכנס לצומת במהלך של 105 קמ"ש ובאור ירוק מהבבא, והשיב כי אינו יודע (עמ' 34 ש' 26).

הודעתו של עד תביעה 12 - גיל אלקיים (ת/6)

עד זה נהג ביום התאונה נשוא כתב האישום ברכבו הפרט מסוג וולוו בצבע לבן, כשהוא נושא מלחיים לכיוון צומת

להבים המרומזר, ובהגעתו לצומת להבים, ולאחר שהתכוון לפניו שמאלה לכיוון באר שבע, דלק בכיוון נסיעתו או רדום, העד עצר ראשון בצומת בנתיב השמאלי ולא זכר האם נכח בשלב זה הנאשם בתוך הצומת או שהוא אחריו, אך זכר כי עמד מצד ימין שלו, בנתיב הימני, כשהואו הדלק לכיווןם היה אדום. העד ציין, כי לפתע הבחין בנאשם מתחילה בנסיעתו אל תוך הצומת כשל הזמן, דלק אורה אדום, ועל רקע המתנהם הממושכת לרמזו שיתחלף, סבר כי לבתוח חושב הנאשם שקיימת תקלה ברמזו. בהמשך, מסר העד כי האוטובוס אשר לא ניתן היה להבחין בו (בגלל משאיות שעמדו בנתיב לפניה שמאלה לכיוון להבים) הגיע מכיוון צפון לכיוון דרום. העד הוסיף בהודעתו, כי רק לאחר קרות התאונה הבחין כי הchèלה תנועה מכיוון רטה לכיוון להבים ורק לאחר מכן התחלף האור לירוק בכיוון נסיעתו.

אמורתיו של עד תביעה 5 - נהג האוטובוס פליקס קוקו (ת/7 - ת/8)

נהג האוטובוס נחקר תחת זהירותה, וمعدותו עולה כי נסע באור יירוק מלא ברמזו וכשהתכוון לצאת מהצומת מצד שמאלו, היה לפניו סמי טריילר, אשר עמד בנתיב לפניה שמאלה לכיוון להבים, ובעת שנכנס אל הצומת הבחין ברכבו של הנאשם אז קرتה התאונה הטריגית. כמו כן, נהג האוטובוס הבהיר כי נכנס אל הצומת כשהואו לא היה יירוק מלא, וגם בעת שעומת עם תוצאות דסקת הטכוגרפ ולפיה נסע במהירות של 105 קמ"ש טען, כי המהירות המקסימלית לה הוא מוגבל היא 104 קמ"ש ואף האט נסיעתו בעת כניסה אל הצומת.

הודעתו של עד תביעה 6 - נהג היונדי (ת/9)

מהודעתו עולה כי ביום התאונה חלף עם רכבו על צומת בית קמה ולאחר מכן בנהג האוטובוס כשבכל זאת העת הוא נסוע אחריו, עד לצומת להבים, והוא מבחין היטב כי האור בכיוון נסיעתם של השניים, יירוק, המשיך בנסיעתו כשתוויה נסיעתו מאפשר ראות בבירור את הרמזו. לאחר מכן, ובעת התקרב האוטובוס אל הצומת, הבחין בהאטה חזקה מאוד של נהג האוטובוס, אז בלם בכך להימנע מפגיעה בו, רכבו סטה ימינה ופגע עם החזית בעמוד שילוט ונעצר.

דו"ח בוחן ת/15

معدותו המפורטת של בוחן התנועה, שי ביטון, מיום 21.5.2015, הכוללת התייחסות לתנאי השטח, נסחאות בלילה, מצלמה המוצבת בצומת מכיוון צפון לדרום, לרבות תרשימים ודוחות נוספים phíaפניו עולה כי הגורם לתאונה נעוץ באז ציומו של הנאשם לאור האודם שדלק בכיוונו.

ג. טיעוני המאשימה בסיכוןיה

במסגרת סיכוןיה בכתב ביקשה המאשימה לקבוע כי היא עמדה בנתול המוטל עליה, והוכיחה מעבר לכל ספק סביר את עובדות כתוב האישום. لكن ביקשה המאשימה כי בית המשפט ירישע את הנאשם בשתי העבירות שייחסו לו בכתב האישום. בהקשר זה הפנתה המאשימה למוזגים שהוגשו בהסתמכו של הנאשם, וטענה כי מקום בו הוגש הראיות בהסכמה ללא חקירת העדים, כמווה כהסכמה לאמיתות תוכנם.

כמו כן, הפניה המאשימה לדיסק מצלמות האבטחה של נתיבי ישראל המתעדים את התאונה, ומלמידים כי על פי פאות הרמזור, הנאשם חזה את הרמזור באור אדום. הנאשם הגיע אל הצומת בשעה 02:18:02 וכעבור כדקה וחצי, 06:19:32 החל בנסיעתו שככיוון דלק אור אדום (ת/1+ת/2), כאשר בתחילת נסע בנסיעה איטית, והמשיך בנסיעה רציפה, עד שנכנס לנתיב שבו נסע האוטובוס מצפון לדרום, והתנגש ברכב של הנאשם.

המאשימה הפניה גם לאמורתו של הנאשם, שהראשונה שבנה נגבהה ביום 24.5.2015 בבית החולים סורוקה, ובה מסר הנאשם את גרטתו הרמזור לפיה הגיעו לרמזור בצומת להבים, כאשר אודם דלק בכיוון נסיעתו, הוא עצר בנתיב הימני, ולאחר שהחלף הרמזור לירוק החל לנסוע ואינו יודע מה קרה לאחר מכן. גם באמירה השנייה שנגבהה ממנו בתחנת המשטרה ביום 10.6.2015, שב הנאשם על גרטתו כי הוא בטוח שנסע באור י록, ועמד על כך גם עימתו אותו עם ראיות סותרות.

המאשימה הפניה גם לעדותו של **gil alikim** (ת/6) אשר נהג ברכב מסוג וולבו בצבע לבן, ונכח בזירת התאונה עת יצא מכיוון להבים, ועמד ברמזור משמאלי לרכבו של הנאשם כאשר האור ברמזור מכיוון נסיעתו היה אודם. גיל מצין בעדותו כי בזמן שרכבו עמד לצד רכבו של הנאשם בצומת, הוא הבין לפטע כי רכב הטיווה של הנאשם החל בנסיעתו תוך שהוא נכנס אל הצומת באור אדום. העד סבר כי יש תקלה ברמזור, שהתבטאה בין היתר בהמתנה ממושכת יחסית בצומת באור אדום. בהמשך הודיעו סiffer העד כי ראה את האוטובוס מתנגש בדופן הימני של רכב הטיווה והודף אותו מעבר לצומת לכיוון דרום, ולאחר מכן החלה הנסיעה מכיוון רהט לכיוון להבים, ורק אחריה שב האור הירוק לרמזור שככיוון נסיעתו.

עוד הפניה המאשימה לאמורתו של **נהג האוטובוס** מיום 21.5.2015 (ת/7), אשר תיאר כי נהג במהירות של 90 קמ"ש כשאהר בכיוון י록. כן הפניה המאשימה להודיעו של **נהג היונדי** מיום 21.5.2016 (ת/9), שהיה מעורב בתאונה, שצין כי נהג מאחור האוטובוס, וכי האור בכיוונו היה י록, וברגע בלימת החירום של האוטובוס עבר לנתיב הימני עד התנגשותו בעמוד. גם מהודיעו עדות תביעה 8, גב' **לווי אוזן** (ת/10), אשר עשתה דרכה באוטובוס והואפה בספסל רביעי מצד ימין עולה כי האור בכיוון נסיעתו של האוטובוס היה י록, בעת שחזה את הצומת.

בניגוד להודיעותיהם של עדי התביעה שהוזכרו, קיימת הודיעתו של עד תביעה 7 **אלכסנדר קרצ'יה** (ת/11), נהג משאית שעמד ברמזור מכיוון צפון לכיוון שמאליה לערד, אשר תיאר כי האור שדלק בכיוון נסיעתו היה אודם, וכי נהג האוטובוס נסע במהירות של 80-70 קמ"ש, כאשר בכיוון נסיעתו דלק אור י록 מהbehב ברמזור. העד ציין עוד כי כשהבחן ברכב הטיווה בו נהג הנאשם נסע מכיוון להבים עם עצמו "לאן הוא נוסע".

המאשימה הפניה גם להודיעו של עד תביעה 19, **אריק מימון** (ת/12) אשר היה בין נוסעי האוטובוס בעת התאונה. הוא ישב בספסל השני מצד ימין (שלא צמוד לחلون), וזכר בוודאות שהסתכל בשעון, וכי התאונה התרחשה בשעה 06:19, כאשר האור בכיוון נסיעתו של האוטובוס היה י록, והאוטובוס נסע במהירות סבירה.

תיק המוצגים המוסכם שהוגש לבית המשפט, כולל גם את תרשימים זירות התאונה (ת/14), אשר ממנה ניתן ללמוד על קזו

עיצרת רכבו של הנאשם, וכן את דוח הבודח (ת/15) ממנו עולה כי לא קיימת תקלה ברמזורים, אין סנוור של אור השמש וכי התאונה נגרמה כתוצאה מי ציוותו של הנאשם לאור האדם שדליך ברמזור שבכיוון נסיעתו.

המואשימה התייחסה בסיכוןיה בפירות רב לגרסתו של הנאשם, אשר טען באמורתו כי חזה את הצומת באור ירוק ולמעשה הוא אינו הגורם לתאונה. המואשימה הפנתה לסתירות בעדותו של הנאשם, בין היתר, ביחס לגרסתו במסגרת החקירה הראשית, אשר סותרת חזיתית את הגרסה שנמסרה מטעמו במענה המתוקן לכתב האישום, אשר לפיה אמן נסע באור אדום, אולם טעה לחשב שמדובר באור ירוק.

לדברי ב"כ המואשימה, מדובר בגרסה כבושא, שאינה מתבססת עם היכרותו הטובה של הנאשם את הצומת ואת מערכת הרמזורים שבו, אשר הנאשם מרבה לעבור בהם בתדרות כמעט יומיומית. הנאשם לא נתן גם הסבר מנייח את הדעת מדוע לא מסר גרסה זו בחקרתו במשטרה, שבה הוטחו לפניו גם התמונות שתועדו בצילמות הדרך באזור הצומת, וגם לא הסביר מהין נובעת אותה טעות שעליה דבר הנאשם בגרסה העדכנית שמסר.

לטענת ב"כ המואשימה, גרסת הנאשם לפיה נסע באור אדום ובשל טעות סבר כי מדובר באור ירוק, אינה אמונה ונמסרה רק לאחר שהתייעץ עם עורך דין. מדובר בגרסה מתפתחת שאינה עולה בקנה אחד עם המציאות, כפי שהוא מתועדות בצילמות הדרך, וכך היא אינה משקפת את היסוד הנפשי האמייתי של הנאשם ואין לה תבה אמונה.

ב"כ המואשימה טען עוד כי ניתן ללמידה בעל חוסר מהימנותו של הנאשם מהסתירות בהתנהלותו וגרסתו בכמה עניינים, כמו למשל טענתו בבית המשפט כי אינו יודע עברית, אף כי נחקר במשטרה בעברית והבין היטב את השפה. כך גם גרסתו המבולבלת בשאלת אם הבחן גם באור הצהוב שקדם לאור הירוק, שלטענתו טעה לחשב כי היה ברמזור, ועוד יוצאה באלה סתיירות נוספות בסיכוןי המואשימה.

כאמור לעיל, טענה המואשימה כי הסכמת ב"כ הנאשם להגשת אמרותיהם של העדים ללא証言 הגדית, מהוות גם הסכמה על אמירות תוכנם. בהקשר זה טען ב"כ המואשימה כי יש להעדיף את הودעותיהם של ארבעת עדוי התביעה שהוזכרו לעיל (עדים 5, 6, 8 ו-19) מהן עולה כי נהג האוטובוס נסע כשבכיוון נסיעתו דולק אור ירוק, על פני הודעתו הייחודית של עד תביעה 7, מר אלכסנדר קרח'יה (ת/11) אשר טען כי נהג האוטובוס נכנס לצומת שבכיוון נסיעתו אוור ירוק מהbehbah.

אשר ליסודות עבירות ההריגה, טען ב"כ המואשימה כי העובדות כפי שהוכחו, ובעיקר חציית הנאשם באור אדום, מלמדות כי הנאשם נהג בצורה רשלנית ומוסכנת, היה מודע לטיב התנהגותו, ולסיכון של גרימת מוות הכרוך בהתנהגותו. לדבריו מדובר בצומת סואן, אשר אין מחלוקת כי היה מוכר היטב לנאשם, ובהתחשב בגרסאותיהם של עדוי התביעה, ולאחר שהוכח כי הנאשם נכנס אל הצומת כאשר אור אדום בכיוון נסיעתו, הרי שמדובר בנסיבות סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאה הקטלנית. המואשימה סבורה כי די בנסיבות אלה, כדי להuid על הלך נפש של קלות דעת, בו חטא הנאשם, עת נטל סיכון בלתי סביר מתוך תקווה שיצלח למנוע את האפשרות של גרימת תאונה קטלנית כתוצאה ממשון.

ד. טיעוני הנאשם בסיכוןיו

לטענת ב"כ הנאשם, המאשימה לא הרימה את הנטל הרובץ עליה להוכיח את עובדות כתוב האישום, כמו גם את היסוד הנפשי הדרוש בעבירות הרגילה, מעבר לכל ספק סביר. על כן ביקש ב"כ הנאשם לזכותו את הנאשם מהמיוחס ولو מחלוקת הספק ולהרשיעו בעבירות גרים מות רשלנות.

ב"כ הנאשם התייחס בפירוט לעדויות עדי התביעה, למטופלים שהוגשו בהסכמה, ולמשמעות העולה מכל הריאות. לדבריו, המאשימה לא נתנה את המשקל הראוי לרأיה פוזיטיבית ובלתי תלויה, שהוגשה בהסכמה במסגרת תיק המטופלים המוסכם, וכן אינה שנייה בחלוקת, והכוונה לד"ח הפענוח של דיסקט הטכוגרפ, אשר סומן ת/21, ועולה ממנו כי עובר לתאונת נהג האוטובוס נהג ב מהירות של 105 קמ"ש, ולמרות זאת בחירה המאשימה שלא ליחס לו כל אשמה שהיא. ב"כ הנאשם הוסיף וטען, כי אילו נהג האוטובוס היה נסע ב מהירות המותרת, 80 קמ"ש, סביר להניח כי יכול היה למנוע את התאונה או לחילופין להקטין את תוצאותיה הטרגיות.

ב"כ הנאשם טען עוד, כי הנאשם נכנס אל הצומת לאחר שהבחן כי אוור יורך דולק לכיוונו, לא צפה ובוואדי נעדך כל יחס חפצי לתוצאה הקטנית. לדבריו, יש לאמץ את מבחן הקשר הסיבתי שאומץ בפסקה ולפיו יש לבחון שתי שאלות, האחת במישור האובייקטיבי - האם ניתן היה לצפות את התוצאה, והשני, במישור הסובייקטיבי - האם הנאשם הספציפי שבפנינו צפה באופן סביר את התוצאה. ב"כ הנאשם ציין כי הנאשם לא בחר במודע ליטול את הסיכון על עצמו, סיכון של מוות, בעת כניסה אל הצומת אלא מתוך טעות, כפי שהוא בחקירתו הנגדית, וכן לא התקיים אצלו היסוד הנפשי הנדרש להרשותה בעבירה של הרגילה.

ב"כ הנאשם הפנה לאמרתו של הנאשם מיום 24.5.2015 (ת/4) ומיום 10.6.2016 (ת/5), שבו חזר על טעنته ולפיה היה בטוח כי בכיוון נסיעתו, עת יצא אל הצומת ולאחר שהמתון זמן ממושך באור אדום, התחלף הרמזור לאור יורך ואז החל בנסיעתו. הדגש, כי הנאשם נכנס בנסעה איטית אל הצומת, הסתכל לצדדים, לא מיהר לשום מקום, וחזר על גרסתו לפיה לא היה נוטל סיכון במודע ולא בחר "לגבוב" את הצומת.

אשר ליסוד הנפשי, טען ב"כ הנאשם, כי טענותיה של המאשימה בדבר הסטיות שנתגלו לכואורה בעדויות הנאשם, אין יכולות להיות תחולף ליסוד הנפשי הנדרש בעבירות הרגילה. כמו כן, טען ב"כ הנאשם כי יש לדוחות את טענת המאשימה ולפיה גרסתו של הנאשם הינה גרסה כבושא, שכן, חזרתו של הנאשם מכפירתו והמענה שניתן על ידו לכתב האישום נועד לצמצם את וריאת המחלוקת, לאחר שהאגנה בchnerה את מכלול הריאות, ועל כן לא ניתן לגזר מכך לעניין היסוד הנפשי של הנאשם ובוואדי לא את הרשותו.

חלק מטעינויו הקדים הנאשם לטענה בדבר אכיפה בררנית, וטען כי במקרים דומים בעבר, שבהם נהרגו אנשים בעקבות תאונה שנגרמה מחcitת או ריגול עקב טעות, הושמו הנגאים בעבירה של גרים מות רשלנות, ולא בעבירה של הרגילה, ובכמה מקרים אף זוכו נאשמים מעבירה של הרגילה שיוחסה להם בכתב האישום, והורשו בעבירה של גרים מות רשלנות. לדבריו, כך היה על המאשימה לנוהג גם ביחס לנאים, להאשים בעבירה של גרים מות רשלנות, שבה הוא מוקן להודות, ולא בעבירה של הרגילה שלטענתנו לא התקיים אכן היסוד הנפשי הנדרש להרשותה בעבירה זו.

עמוד 7

1. קביעת הממצאים

בבומו להכריע בדיון של הנאשם, יש לקבוע תחילת מצאים עובדיים, בנסיבות שהיו שניים בחלוקת בין הצדדים. נקיים ונאמר כי על העובדה העיקרית, אין למשה מחלוקת בין הצדדים, והוא מתועדת במלואה שמצוות דרך קבע בנסיבות הבים: הנאשם נכנס לצומת באור אדום, כאשר מזור צפיה בדיסק שהורד מתוך המצלמה האמורה עולה כי הג'יפ של הנאשם הגיע לצומת מכיוון צומת שוקת ונעצר בשעה 02:18:06, ולאחר קצאת יותר מדקה וחצי, בשעה 02:19:34, החל הג'יפ בנסיעה לתוך הצומת, כאשר ברמזו היה עדין אוור אדום.

הטעם להתנגדותו החמורה של הנאשם שנייה בחלוקת. הנאשם ניסה להסביר את פשר התנגדותו, אולם הגרסה שמסר אינה עקבית, וניכר בה ניסיונו של הנאשם להרחיק עצמו מן העירה, תוך התעלמות מהעובדות. כפי שפרטתי לעיל, בתחלת בעת שנחקר במשטרה, עוד כשהיא מאושפז בבית חולים סורוקה, ובמועד נוסף לאחר שחררו מבית החולים, טען הנאשם בתוקף כי נסע באור י록, והתמיד בגרסתו גם כשהוזגנו לפניו ראיות לסתור. זאת, מבלתי שנותן הסבר כלשהו לסתירה שבין הגרסה שמסר, ובין המצב שהוא בנסיבות ביצוע, כפי שתואר במלואה הדריך, וכפי שעולה מעדויות עדין ראייה לאירוע, ובמיוחד עד תביעה 12, שעדן לצדו של הנאשם ברמזו, והעד כי הנאשם נכנס לצומת באור אדום.

בהמשך, בmeaning לכתב האישום, שינה הנאשם גרסתו, וטען כי אכן נכנס לצומת באור אדום, אולם טעה לחשוב כי מדובר באור י록. אולם גם גרסה זו אינה מתישבת על הדעת משני טעמים: הטעם הראשון, מפני שמדובר בגרסה כבושא וمتפתחת, שנטענה לראשונה חדשניים רבים לאחר האירוע, ולא ניתן הסבר מניח את הדעת לכיבשת הגרסה במשך זמן כה רב. הטעם השני הוא שלא ניתן הסבר מניח את הדעת לטענות של הנאשם. אדרבא, הנאשם אישר בעדותו בבית המשפט כי הוא נסע מידיו ביום ביצועם להבאים, וכי הוא מכיר היטב את הצומת ואת הרמזוריים שמכונים את התנועה ביצומת. הנאשם העיד גם כי הוא מודע לכך שיש רמזור אחד בכיוון הנסעה ביצומת ואישר כי הבחן באור האדום שדליך לכיוונו. הוא לא ידע להצביע על סיבה כלשהי שתגרום לו לטעות לחשב שהאור התחלף לירוק, אף שבפועל נותר עדין האור האדום.

בעדותו בבית המשפט, הנאשם התהמק מממן תשיבות והרבה לטעון כי אינו יודע, כאשר נשאל לפרש התנגדותו, וכאשר עומת עם ראיות שסותרות את גרסתו. הגרסה שמסר אינה נתמכת בראייה אחרת כלשהי, ובנסיבות הללו, לא ראויתי לתת אמון בגרסה שמסר הנאשם כי טעה לחשב שהאור ברמזו י록 בעת שנכנס לצומת, ואני קובע כי הנאשם נכנס לצומת, למורת קיומו של אור אדום ברמזו, כשהוא מודע לעובדה זו.

חלוקת נוספת הtgtelaהה בין הצדדים בעניין אופן כניסה לצומת של האוטובוס שהוא מעורב בתאונת. בmeaning הכתוב בכתב האישום טען ב"כ הנאשם כי האוטובוס נכנס לצומת כשברמזו היה אור י록 מהbehav, בנסיבות של 10 Km"ש. יאמר כבר עתה, כי גם טענה זו נכונה במלואה, אין בה כדי להפחת מעשמו של הנאשם, מפני שאין כל איסור לנסוע באור מהbehav. זאת ועוד, עדותו של הנהג כי נסע באור י록 מלא, נתמכת גם בעדויותיהם של 3 עדים נוספים: שניים מנוסעי האוטובוס - עד תביעה 8 ו-19, וכן עד תביעה 6 - הנהג רכב היונדי שחזקה את הצומת אחרי האוטובוס.

לעומת זאת, הטענה בדבר כניסה לצומת באור מהבhab עלתה בעדותו של עד תביעה 7 לbedo - נהג משאית שעמד בצומת בפניה מכיוון צפון מזרחה לכיוון העיר ערד, ומדובר בעדות אחת, מול 4 עדים שלושה מהם היו על האוטובוס בעת הכניסה לצומת, ולכן אני מעדיף בעניין זה את עדותו של הנהג שנתמכת בעדויות נוספות, כי נכנס לצומת מכיוון צפון, כשהיה אויר י록 מלא ברמזוח, על פני העדות היחידה בדבר כניסה לצומת באור מהבhab.

טענה נוספת של ב"כ הנאשם בדבר מהירות נסיעתו של האוטובוס, נתמכת בדו"ח הפענוח של קלטת הטכוגרפ, אולם הטענה כי אילו האוטובוס היה נסע במהירות החוקית המותרת בכביש - 80 קמ"ש לטענתו, היה ניתן למנוע את מותם של הנוסעים ברכבו של הנאשם, לא הוכחה ולא נתמכה בחווית דעת מקצועית כלשהי, ולכן לא ראייתי לתת לה משקל ממשי בבואו לדון בשאלת אש灭תו של הנאשם.

2. הוכחת יסודות העבירה

עתה, לאחר שקבעתי ממצאים עובדיים בשאלות העובדיות שהיו שונות בחלוקת בין הצדדים, ניתן לדון בחלוקת המשפטית בין הצדדים לאמור: האם התקיימו בנסיבות שלפניו היסודות של עבירות ההריגה כטענת המאשימה, או שמא ניתן להרשות את הנאשם רק בעבירה של גרים מות בresholdות כטענת ב"כ הנאשם.

לצורך הכרעה בעניין זה, אפרט תחילת בקצרה את היסודות של עבירות ההריגה. עבירת ההריגה קבועה בסעיף 298 לחוק העונשין אשר זה לשונו: "**הגורם במעשה או במלחיל אסורים למותו של אדם, יאשם בהריגה, ודינו - מאסר עשרים שנה.**".

UBEIRAT HAREIGA HAYA UBEIRAT TZUCHA SHETCALITHA LMINOU HATNAGOT SHEULOLAH LGROM LMOOTO SHL ADAM, VHEIA MORCABET MCKAMA NDIBCHIM: YISOD UDIBHTI (MAUSAH AO MHALIL ASORIM), YISOD NAFSI, TZUCHA (MOTO SHL ADAM) VOKSHR SIVITI BIN HYSOD UDIBHTI LTZUCHA, HOCOL KSHR SIVITI UDIBHTI VOKSHR SIVITI MASHPEI (DIN 404/13 פלוני נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 15.4.2015) פס' 14, להלן: DIN פלוני)). HENDBACH SHL HYSOD UDIBHTI VHENDBACH SHL TZUCHA PASHUTIM LHAGDRAH VLOHOCCHA, VBDERAK KKL AINM SHNOIM BMHALOKHT, MFENI SHAM NOBUIM MUUDOT: HAM HADDESH BIZU MAUSAH ASOR, VHAM TZUCHA MMUSAH ASOR ZA NGREM MOTO SHL ADAM.

אם נבחן את שתי השאלות הללו בנסיבות שלפניו נוכל לקבוע בנקל כי התשובה להן חיובית: אין חולק כי הנאשם ביצע מעשה אסור כאשר נכנס לצומת באור אדום, ואין גםחלוקת כי כתזאה מעשה אסור זה התרחשה תואנת דרכים קטלנית, כאשר האוטובוס שבא מצפון ונכנס לצומת באור י록, התנגש ברכבו של הנאשם שבא מזרחה ונכנס לצומת באור אדום, ובתגובה זו נהרגו שלושה אנשים, שנסעו ברכבו של הנאשם.

גם הוכחת קיומו של קשר סיבתי עובדתי פשוטה למדי, ועל כך נקבע בפסקה כי לצורך קביעת קיומו של קשר סיבתי-עובדתי, "... על התביעה להוכיח כי התנagoות של הנאשם הייתה סיבה-בלעדיה-אין למות הקורבן. יודגש כי התנagoות של הנאשם אינה חיבת להיות הסיבה היחידה והתקופה להתרחשות המות, אולם עליה להיות בעלייה תרומה הכרחית להתרחשות התזאה הקטלנית כפי שאירעה...". (ע"פ 9723/03 מדינת ישראל נ' שי בלזר (פורסם בנבו,

(12.10.2004 פס' 5).

נראה לי כי בנסיבות שלפנינו ניתן לקבוע בנקול כי קשר סיבתי עובדתי אכן התקיים, מפני שלא יכולה להיות מחלוקת על כך שכניסתו של הנאשם לצומת באור אדום הייתה גורם הכרחי להתרחשותה של התאונה, וזאת גם אם קיבל את טענתה הנאשם כי נהג האוטובוס נכנס לצומת באור מהבהב ובמהירות גבוהה מן המותר.

אולם השאלה הקשה יותר להוכחה, ולכן גם שנייה בחלוקת לעיתים מזמננות, היא שאלת קיומו של היסוד הנפשי ולאחר מכן מעת בעניין זה. הحلכה היא כי היסוד הנפשי הדרוש בעבירות ההריגה הוא של מחשבה פלילתית (דנ"פ פלוני, פס' 17, וראו עוד ע"פ 8150/05 חסן נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 6.3.2007) פס' 14). ההגדירה מהי מחשבה פלילתית נקבעה בסעיף 20(א) לחוק העונשין, אשר זה לשונו:

20(א)מחשבה פלילתית - מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות ולאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנنمנים עם פרטיה העבירה, ולענין התוצאות גם אחת מלאה:

- (1) כוונה - במטרה לגרום לאותן תוצאות;**
- (2) פיזיות שבאתה מלאה:**

(א) אדישות - בשווין נשפ לאפשרות גריםמת התוצאות האמורות;
(ב) קלות דעת - בנטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גריםמת התוצאות האמורות,
מתוך תקווה להצלחה למניען.

ויצא אפוא כי ב כדי לקבוע קיומה של מחשבה פלילתית, יש צורך להוכיח כי הנאשם היה מודע לטיב המעשה, והוא מודע גם לאפשרות של גריםמת התוצאה (ראו גבריאל הלוי **תורת דין העונשיין** כרך ב', עמ' 61-68 (2009)). המודעות לאפשרות גריםמת התוצאה מתוארכת לעיתם בפסקה כ"צפויות סובייקטיבית" או כ"מודעות סובייקטיבית", ומשמעותה היא כי הנאשם הקונקרטי שבפנינו היה מודע בפועל לאפשרות גריםמת התוצאה. קיומה של מודעות זו משמעותה כי התקיים ב הנאשם היסוד הנפשי הדרוש לגיבושה של עבירת ההריגה.

וכיצד ניתן להוכיח זאת? לצורך זה ניתן להסתמך בחזקת המודעות הכלילית הקובעת כי "אדם מודע, בדרך כלל, למושגונות התנהגותו, מבחינת טיבת הפיזי, קיום נסיבותה ואפשרות גריםמת התוצאות הטבעיות שעשוות למצוות ממנה" (ש"ז פלר יסודות בדיני עונשין כרך א' עמ' 542-543 (1984)). חזקה זו חלה אף בעבירות הריגה: "מקום שאדם עשה מעשה העולב באופן אובייקטיבי לגרום למות קורבנו - תוך שהוא מודע לכל היסודות המהווים את הרכיב העובדתי של העבירה - רשים אנו להניח, בהיעדר ראייה לסתור, כי היה מודע גם לתוצאה הקטלנית" (ע"פ 8827/01 שטריזנט נ' מדינת ישראל, פ"ד נז (5) 506, 524 (2003), וכן ע"פ 70/04 פוריידין נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 19.1.2006, פס' 7 ובהמשך שם).

אשר לתוצאה, סעיף 20(א) הנ"ל מרחיב את מסגרת המחשבה הפלילתית וקובע כי היא יכולה להתקיים לא רק כאשר יש לנו סיכון כוונה ברורה לגרום לתוצאה, אלא גם כאשר הנאשם אינו מתוכנן לתוצאה אולם מגלה כלפיו יחס של פיזיות שיכולה להביא לידי ביטוי באפשרות גריםמת התוצאה, או אף בקלות דעת שימושותה לענייננו היא נטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גריםמת התוצאה, מתוך תקווה להצלחה למניע את אותה תוצאה.

טרם אבחן את קיומו של היסוד הנפשי בנסיבות שלפנינו, אצין במאמר מוסגר כי הפסיקה מזכירה בקשר לעבירות ההריגה גם את קיומו של קשר סיבתי משפטי. מדובר במקרים יותר שהגדתו תליה גם בנסיבות ערכיות, והוא נועד לצמצם את קשת המקרים הכלולים בקשר הסיבתי העובדתי (ראו דיון נרחב על כך בדנו פלוני הנ"ל בפס' 23 ואילך). אולם בדרך כלל הקשר הסיבתי המשפטי נבלע בתחום הרכיב של היסוד הנפשי (ראו ע"פ 10/9647 פלוני נ' מדינת ישראל (פורסם בנובו, 3.1.2013) פס' 17), והדבר נכון במיוחד כאשר עסקין במעשה שהאיסור שבו מובהק, כמו במקרה שלפנינו, שלא יכולה להיות מחלוקת בדבר האיסור של נסיעה באור אדום. לכן, הדיון בעניינו של מושג זה אינו רלוונטי לנסיבות שלפנינו.

על רקע כל האמור לעיל, יש לבחון האם התקיים בנסיבות של הנאשם, בהינתן הממצאים העובדיים שנקבעו לעיל, היסוד הנפשי הנדרש להרשעה בעבירות ההריגה. כאמור לעיל, הנאשם נכנס לצומת, כשהוא מודע לעובדת קיומו של אור אדום ברמזור. הנאשם היכיר היטב את הצומת, ואת עומס התנועה שבו. הוא ניסה ב策mot בצדירות רבה, ואף ציין כי לעתים נדרש צורך בהצבת שוטר שכoon את התנועה (ראו ע' 16 לפירוטוקול מיום 5.6.2016, שו' 2).

בנסיבות אלה, ניתן לקבוע על פי ניסיון החיים והשכל הישר, כי כאשר הנאשם החליט להכנס לצומת באור אדום, הוא היה מודע היטב לאפשרות שכתוצאה מעשייו עלולה להיגרם תאונות דרכים קשה והרת אסון. כל אדם בר דעת מבין לכך שצד אחד של הצומת יש אוור אדום ברמזור, ברור כי הצד אחר יש אוור ירוק שמתיר את התנועה מאותו כיוון. שכן, כניסה לצומת באור אדום, פירושה נתילת סיכון בלתי סביר בעיליל, לאפשרות התרחשותו של תאונה קשה כתוצאה מכך. כך יכול להבין כל אדם סביר, קל וחומר הנאשם היבט את הצומת ואת עומס התנועה שמאפיין אותן.

אכן סביר להניח שהנאשם קיווה בכל לבו שלא תיגרם תאונה כתוצאה מעשיו, אולם תקווה זו מנוטקת המציאות, ואין בה כדי לערער את המודעות של הנאשם לאפשרות של גרימת תאונה כתוצאה מעשיו, גם אם קיווה שלאvr יקרה. לכן, אין מנוס מהמסקנה כי התקיים בנסיבות של הנאשם גם היסוד הנפשי הנדרש להרשעה בעבירות הריגה, אף כי מדובר ביסוד נפשי ברובד הנמוך של קלות דעת.

לא לモתר לציין בהקשר זה כי המודעות לקיומה של התוצאה הקטלנית "... אינה דורשת כי עבר העבירה יזכה את האירוע מראש על כל פרטיו. הלכה היא שדי שהנאים בעבירות החריגה יכול באפשרות כי התנהגו תגרום לתוצאה הקטלנית. מודעות להשתלשלות האירועים המדוקיקת אינה תנאי להרשותה בהריגה. עבירות החריגה אמנם דורשת תוצאה הקטלנית, אך לאו דווקא בדרך מסוימת..." (ע"פ 960/09 **אבני נ' מדינת ישראל** (פורסם ב公报, 29.7.2010) עמ' 7)).

3. ההבדל בין עבירות החריגה לעבירה של גרים מתים בראשנות

כאמור לעיל, ב"כ הנאשם טען כי לכל היותר מתגבשות בנסיבות שלפניו היסודות הנדרשים להרשעה בעבירה של גרים מות בפרשנות, לפי סעיף 304 לחוק העונשין. היסוד העובדתי בעבירה זו מתאפיין בהתנהגות, לרבות מחדל, היכולת סטיה מרמת זהירות סבירה, ואילו היסוד הנפשי הוא יסוד נפשי של רשלנות, כלומר אי מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות או לאפשרות גרים התוצאות של המעשה, כאמור בסעיף 21 לחוק העונשין.

ההבחנה בין עבירות הרגה ובין העבירה של גרים מות ברשנות, היא בסיסו הנפשי של העosa, וכך נוסחה ההלכה בנוגע זה בענין יעקובוב: "...**בעוד שב.swaggerת הרגה נדרש כי הנאשם עצמו צפה את התוצאה, הרי שב.swaggerת גרים מות ברשנות די בכך שבנסיבות המקרה אדם סביר היה צופה תוצאה זאת.** בהריגה בגין ראייה ישירה, **צפיפות הנאשם את אפשרות המוות נקבעת על יסוד ראיות נסיבותיות המספקות, למעט,** להוכחת מודעות בכוח" (ע"פ 7832/00 יעקובוב נ' מדינת ישראל פ"ד נ(2) 534, 541 (2002)).

כאמור לעיל, בנסיבות שלפנינו, שוכנעתי מעל לכל ספק סביר כי חומרת המעשה של נסיעה באור אדום בזומת שהנאשם ידע היטב כי התנועה בו עמוסה, מובילה בהכרח למסקנה הנובעת מחזקת המודעות, כי הנאשם עצמו צפה את התוצאה הקטלנית של מעשו, וכן התקיים בו היסוד הנדרש להרשותה בעבירות הרגה.

ו. סוף דבר

ונכון כל האמור לעיל, משהו זה קיומו של היסוד העובדתי במעשה האסור שביצע הנאשם כאשר נכנס לצומת באור אדום, ומשהו זה קיומו של קשר סיבתי בין המעשה האסור של הנאשם, ובין התוצאה הקטלנית של התאונה שגרמה למותם של שלושת הנוסעים ברכבו של הנאשם, ומשבאת כי מעשו של הנאשם מלמדים על קיומה של מחשבה פלילית של קלות דעת, התוצאה היא כי התקיימו בנסיבות שלפנינו כל היסודות הנדרשים להרשותה בעבירה של הריגה לפי סעיף 298 לחוק העונשין, וכן אני מרשיע את הנאשם בעבירה זו.

כמו כן, משאין חולק כי הנאשם חזה את הצומת באור אדום, ומשנ��ע כי הנאשם היה מודע לקיומו של אור אדום ברמזו, התקיימו גם היסודות הנדרשים להרשותה בעבירה של אי-ציות לאותות הרמזו, לפי סעיף 64(ה) לתקנות התעבורה, וכן הנאשם מושיע גם בעבירה זו.

ניתן היום, כ"ז חשוון תשע"ח, 15 נובמבר 2017, במעמד הצדדים.