

גמ"ר 5475/01/12 - מדינת ישראל נגד קונסטנטין גימשליישוילי

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

גמ"ר 5475-01-12 מדינת ישראל נ' גימשליישוילי
בפני כב' השופט אהרן האוזרמן

המאשימה	מדינת ישראל ע"י פרקליטות מחוז תל אביב (פלילי) נגד	בעניין:
הנאשם	קונסטנטין גימשליישוילי ע"י ב"כ עוה"ד שי גלעד	

הכרעת דין

החלטתי לזכות את הנאשם מחמת הספק.

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו אחריות לגרם תאונת דרכים בנסיבות של נהיגה תוך גרם מוות ברשלנות, עבירה על סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 [להלן: "חוק העונשין"], בקשר עם סעיפים 40 ו- 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א - 1961 [להלן - "פקודת התעבורה"].

על פי העובדות המתוארות בכתב האישום, ביום 14.09.10 בשעה 04:10 לערך, נהג הנאשם ברכב פרטי בתל אביב ברחוב הרכבת, ממערב למזרח, בכביש השיקוע בכניסה למנהרה המובילה אל כביש מס' 20, לכיוון מחלף לה גרדייה [להלן: "השיקוע"].

אותה עת חצתה את הכביש בשיקוע סמוך לכניסה למנהרה, הולכת הרגל אורלי דרמר ז"ל, ילידת 1980 [להלן: "המנוחה"]. בעת שהמנוחה חצתה את הכביש, פגע בה הנאשם ברכבו, וכתוצאה מעוצמת הפגיעה נהרגה המנוחה במקום.

על פי הנטען בכתב האישום, התאונה ומותה של המנוחה נגרמו כתוצאה מרשלנותו של הנאשם, המתבטאת בנהיגתו הרשלנית במקום, בין היתר בכך שנהג בחוסר מיומנות, לא שם ליבו למתרחש בדרך לפניו, לא הבחין במנוחה בזמן על מנת למנוע את התאונה, זאת הגם ששדה הראייה לפניו בכיוון נסיעתו היה פתוח למרחק כ-100 מטרים. נטען כי הנאשם התרשל בכך שלא בלם את רכבו בזמן, והבחין במנוחה החוצה את הכביש בכיוון נסיעתו רק בהימצאו מרחק קצר ממנה. בכך לא מנע הנאשם את פגיעת הרכב במנוחה. כפועל יוצא נטען כי התאונה הייתה נמנעת לו נקט הנאשם באמצעי זהירות נדרשים.

הנאשם מצידו כפר באשמה. עיקר כפירתו נובעת בשל טענתו כי נוכחותה של המנוחה במקום, בהתחשב בתוואי הכביש בשיקוע ובתנאי הדרך, לא הייתה צפויה כלל וכלל, והפגיעה אותו במידה כזו שהפגיעה במנוחה הייתה למעשה בלתי נמנעת.

פרשת התביעה:

במסגרת פרשת התביעה העידו עדי התביעה המופיעים בכתב האישום, כמפורט בפרוטוקול הדיון והוגש תיק מוצגים. פרוטוקול הדיון כאמור מהווה חלק בלתי נפרד מהכרעת הדיון.

בסיום פרשת התביעה, כפי שמופיע בסיכומי המאשימה, בקשה המאשימה לשכנע כי הנאשם עבר את העבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

לעניין התרשלותו של הנאשם, בקשה המאשימה להתבסס במיוחד על חוות דעת מומחה מטעמה (ת/12) שערך בוחן תאונות דרכים מטעם המשטרה, רס"מ שלמה מזרחי (ע.ת. מס' 5).

העד ביקר במקום התאונה סמוך לאחר שהתרחשה, תיעד בתמונות (ת/5) את הזירה, ערך סקיצה ומדידות במקום, וגבה הודעה ראשונה מהנאשם (ת/6). למחרת בסיוע בוחן נוסף רס"ר איגור פרס (ע.ת. מס' 3) ובנוכחות הנאשם, ערך ניסוי שדה ראייה (ת/7 ותמונות ת/8) כאשר עצר את התנועה במקום מיקם את השוטר פרס כ- 70 מטר בתוך תוואי הכביש בשיקוע לפני המנהרה (מקום עצירת הרכב לאחר התאונה) וביצע ניסוי תוך נסיעה ברכב מסוג דומה לרכב בו נהג הנאשם, כאשר הוא עוצר כל 10 מטר ומצלם. השוטר פרס אותו זמן פסע באופן רנדומאלי בכביש לדבריו ב"זיגזג" על מנת לדמות את הולכת הרגל בכביש, שכן מסלול חצייתה המדויק לא היה ברור.

על פי הנזקים לרכב הנאשם (מוקד בחזית מימין ומקדימה לאחור על גבי דופן ימין) הסיק בוחן המשטרה כי המנוחה חצתה **ככל הנראה** משמאל לימין כיוון נסיעת הנאשם, עת נפגעה על ידי הרכב.

בביהמ"ש העיד הבוחן כי: "**מקום מציאת המנוחה כ-65 מטר מתחילת סופג האנרגיה ותחילת המנהרה**" [עמ' 20 ש' 25,26].

על פי ניסוי שדה ראייה כמפורט, קבע הבוחן כי בכיוון נסיעת הנאשם בשעה הרלוונטית לתאונה, שדה ראייה פתוח לפניו עד למרחק של כ- 100 מטרים.

עוד על פי ניסוי שדה הראייה קבע הבוחן כי ניתן להבחין באדם החוצה את הכביש בכל המרחקים שנבדקו ובכל מצב עמידה בכביש לפני רכב הנאשם.

מאחר וברכב בו נהג הנאשם מותקנת מערכת ABS המונעת נעילת הגלגלים בעת בלימת חירום, לא נותרו בכביש במקום התאונה כל סימני בלימה, ומכאן שלא ניתן לקבוע את המהירות בה נסע הנאשם. עוד לשיטת הבוחן, לא ניתן לערוך חישוב/שחזור "לאחור" של התאונה, שכן לא ידוע זמן החצייה או משך השהייה של המנוחה בכביש. בביהמ"ש העיד הבוחן כי: "**אין מקום לשחזור כי הוא [הנאשם א.ה.] אמור לראות אותה ולעצור לפנייה**" [עמ' 20 ש' 21-23].

הבוחן לא קבע את נקודת האימפקט המדויקת הואיל ולדבריו לא ניתן לדעת את מקום הפגיעה, רק את מקום עצירת הרכב שהיה מטבע הדברים אחרי האימפקט.

על פי צילומי מצלמת התנועה (ת/28) הממוקמת בכניסה למנהרה במרחק כ- 40 מטר לערך ממקום עצירת הרכב בהמשך השיקוע, נראית המנוחה בשעה **04:16**, דקות ספורות לפני התאונה, כשהיא הולכת במרכז הכביש על גבי שטח ההפרדה המשורטט כשהיא מתנדנדת בהליכתה וחוזרת במעגל על עקבותיה. אותה עת נראים רכבים נוסעים משמאלה לתוך המנהרה. [יש להעיר כי בכתב האישום נרשמה שעת התאונה 04:10 אולם בביהמ"ש התברר כי שעה זו אינה מדויקת, ומכל מקום התאונה התרחשה כנראה דקות ספורות לאחר התיעוד בסרט מצלמת התנועה כאמור].

על בסיס עדותו של הנאשם עצמו, יוחסה לנאשם מהירות של 50 קמ"ש עובר לתאונה, היא המהירות המותרת במקום. הנאשם מסר 2 הודעות (ת/6 ו-ת/7) כחשוד ותחת אזהרה, וכן מסר כי במקום שררו בעת התאונה תנאי מזג אוויר תקינים וראות טובה וכן שלל כל עייפות מוקדמת מצידו.

המסקנה הסופית המתבקשת לשיטת המאשימה, על בסיס עדיה, היא כי התאונה הייתה נמנעת לו היה הנאשם מפחית מהירות נסיעתו או סוטה שמאלה או ימינה ועוקף את המנוחה. לחילופין נטען ע"י ב"כ המאשימה כי גם אם הפגיעה בלתי נמנעת, הרי היה די זמן בידי הנאשם להגיב כמתואר, וכי אם היה מגיב בזמן, עצמת הפגיעה במנוחה הייתה כנראה פחותה בהרבה, וייתכן כי התוצאה הקטלנית הייתה נמנעת.

ועוד, לשיטת המאשימה, דרך התנהגותה של המנוחה - אשר אין חולק כי הלכה בכביש במקום מסוכן שבו אין דרכם של הולכי רגל להימצא, וכן הוברר כי הייתה אותה עת נתונה תחת השפעת סמים, מורפין בשיעור 570 ng/ml - לא ניתקה את הקשר הסיבתי המשפטי, שבין התנהגות הנאשם לבין מות המנוחה, ואף לא הפכה את התאונה ל"בלתי נמנעת".

פרשת ההגנה:

פרשת ההגנה כללה את עדות הנאשם עצמו שהעיד בחקירה ראשית ועמד בחקירה נגדית מקיפה על ידי ב"כ המאשימה. בנוסף נשמעה בבית המשפט עדות מומחה ד"ר אינג' עוזי רז מטעם ההגנה. חו"ד המומחה על נספחיה הוגשה לביהמ"ש והמומחה נחקר עליה על ידי ב"כ המאשימה.

עדויות הנאשם והמומחה המכובד נכללו בהרחבה בפרוטוקול הדיון, אשר מהווה אף הוא, חלק בלתי נפרד

מהכרעת הדין.

הנאשם דבק במהלך עדותו בביהמ"ש בגרסתו שהייתה זהה לגרסה הראשונה שמסר, ללא שינוי. בהודעתו (ת/6) שנגבתה על ידי הבוחן כשעתיים לאחר התאונה, מסר הנאשם את הדברים הבאים:

"...ופניתי שמאלה לרחוב הרכבת לתוך המנהרה ... נסעתי במרכז הנתיב במדויק לכיוון ישר במהירות שכבר אמרתי לך [50 קמ"ש א.ה.]. ופתאום שאני בירידה למטה זיהיתי משהי הולכת ברגל באמצע הכביש בערך על הקו המקווקו קצת באלכסון לעבר הכיוון שלי, מצד שמאל לצד ימין שלי ושראיתי אותה נתתי ברקס חזק בכל הכוח ואפילו הזזתי את ההגה של רכבי שמאלה כלומר ניסיתי לעקוף אותה ולא לפגוע בה." (ש' 20-25).

ועוד בש' 29: **"הכל קרה כל כך מהר לא הייתה לי שום אפשרות לברוח ממנה"**.

ההגנה טוענת כי קביעת הבוחן המשטרתי כי התאונה נמנעת מצידו של הנאשם, שגויה ואינה נתמכת בנתונים הנובעים מחקירת התאונה, שכן במקרה זה חסרה חקירת המשטרה פרטים חשובים הנחוצים לצורך קביעת מנגנון הפגיעה והתאונה, נתונים כמו: מהירות הליכת המנוחה, כיוון החצייה המדויק, מקום האימפקט, מהירות הרכב הפוגע, משך החצייה או משך השהייה של המנוחה בכביש, כל אלו נתונים חסרים שלא ניתן על פי עדות בוחן המשטרה לבססם.

נטען כי המאשימה למעשה מייחסת לנאשם רשלנות שגרמה לתאונה, אך ורק על בסיס ניסוי שדה הראיה של הבוחן כמתואר. ב"כ הנאשם ביקש להצביע על מחדלים חמורים לשיטתו, בדרך עריכת ניסוי שדה הראייה הנ"ל ע"י המשטרה. בנוסף נטען כי לא בוצע כל ניסיון לערוך "שיחזור" לאחור של התאונה, למרות שניתן לערוך שחזור על בסיס גרסת הנאשם.

לטענת ההגנה היה על הבוחן לערוך שחזור על בסיס הנתונים המופיעים בעדות הנאשם עצמו. טענת ההגנה בנקודה זו היא למעשה כי - בהעדר שיחזור, לא ביססה המאשימה את מידת רשלנותו לכאורה של הנאשם ובהעדר ראיות לביסוס רמת הרשלנות העולה מנהיגת הנאשם במקום, לא ניתן לקבוע את מידת הצפיות הקונקרטיה הקיימת, הנלמדת בדרך כלל בסוג עבירות אלו הלכה למעשה מתוך קביעת רמת הרשלנות.

כפועל יוצא טוענת ההגנה כי קיים יותר מספק סביר להיות התאונה בלתי נמנעת.

כפי שציין הסנגור המלומד בסיכומיו, אכן אף הבוחן המשטרתי, בהגינותו, בתשובה לשאלת הסנגור שעיקרה - האם יש מצב שהמנוחה התפרצה לכביש? אמר את הדברים הבאים:

" הכל יכול להיות" [עמ' 32 ש' 10-12].

ובהמשך לכך אף הוסיף הבוחן והעיד:

"ש. אתה מסכים איתי שישנה סיטואציה מבין שלל הסיטואציות שהתאונה הייתה בלתי נמנעת?"

ת. אני לא יכול לדעת את זה מכיוון שאני לא יכול לדעת את משך שהיית הולכת הרגל בכביש." [עמ' 32 ש' 19-21].

לביסוס תרחיש אפשרי אחר לקרות התאונה וכן לשלילת דרך ביצוע ומסקנות ניסוי שדה הראיה שערך בוחן המשטרה, הוגשה חוו"ד מומחה ההגנה ד"ר עוזי רז, אשר העיר הערות כמפורט לעניין עבודת הבוחן וכן ערך בעצמו שחזור של התאונה על בסיס נתונים המצויים לשיטתו בחומר החקירה.

עיקרה של חוות דעת המומחה ד"ר רז בהעלאת תרחיש אפשרי, על פיו עקב תנאי הכביש במקום, ובהעדר צפיות להמצאות הולכי רגל בתוואי הכביש בשיקוע המוביל למנהרה, וכן בשל לבושה של המנוחה על רקע התאורה במקום, נוצר מצב בו דמותה של המנוחה אינה נראית כלל על ידי נהג הנוסע בנתיב נסיעת הנאשם, זאת למרות שדה הראייה הפתוח לכאורה, ולמרות היות הכביש מואר.

לשיטת מומחה ההגנה, מאחר והמנוחה לבשה מכנס שחור, פלג גופה התחתון לא היה ב"קונטרסט" עם הרקע של השיקוע והמנהרה ורק חולצתה של המנוחה בגובה כ- 80 ס"מ מהכביש הייתה בקונטרסט קשה עם דפנות קירות הבטון של השיקוע. לטענת מומחה ההגנה, בתנאים הדינאמיים של התאונה קשה עד בלתי אפשרי להבחין כי ה"כתם השחור" שהיה מעל לכביש אך מנותק מהאספלט (חולצת המנוחה כאמור), מימין לנתיב הנסיעה של הנאשם, הינו דמותה של הולכת הרגל.

קביעה נוספת של המומחה מתייחסת לזמן תגובת הנאשם, ולחישוב שעשה המומחה לעניין נמנעות התאונה. על פי שיטתו, מאחר וכפי שתואר לעיל, הצפיות להימצאותה של הולכת הרגל במקום הייתה קלושה זאת מאחר והולכי רגל אינם מהלכים דרך טבע בשיקוע ובמנהרה, המדובר בנהג "מופתע" אשר זמן תגובתו בנהיגת לילה עומד על 1.6 שניות (מינימום). על פי מאמר שאליו הפנה ד"ר רז, זמן התגובה של נהג מופתע יכול להגיע במקרים דומים לשיעור של 2 - 3 שניות.

חיזוק לכך מצא המומחה גם בחוזר מקצועי שבשימוש המשטרה עצמה, חוזר בדבר "עריכת ניסוי שדה ראייה בחקירת תאונות דרכים" בעריכת רפ"ק רומן ברונשטיין, שם נקבע בעמ' 9 כי:

" במקרים שבהם קיימת אי מוכנות הנהג לסכנה שתרחש לפניו בדרך (לדוגמא חציית הולך רגל בכביש ביינעירוני מהיר, המצאות מכשול בכביש בו הוא לא אמור להימצא וכד') הזמנים המחושבים בזמני התגובה יהיו בערכים הגדולים עד כ- 50% מזמן התגובה הרגיל (המינימאלי) הצפוי".

בנספח לחוות דעתו הוגש סרטון שצולם במסלול נסיעת הנאשם בו מבקש ד"ר רז להמחיש את שדה הראייה "הדינאמי" מאחורי הגה הרכב ביחס לתנאי כביש והתאורה בשיקוע.

בנוסף, על פי "שחזור" שערך ד"ר רז, כמופיע בחוות דעתו, המתבסס על קביעת ממצאיו לגבי נתוני התאונה הרלוונטיים לצורך עריכת השחזור, בהם: כיוון חציית המנוחה, מהירות הליכתה, נראות המנוחה כמתואר, מקום אימפקט משוער, וניתוח זמני התאונה - הגיע ד"ר רז למסקנה כי זמן התגובה (1.6 ש') + זמן הבלימה של הרכב (2 ש') הותירו לנאשם 3.6 ש' למניעת התאונה. מאידך בחישוב זמן הליכתה של המנוחה קבע ד"ר רז כי משך חצייתה המשוער היה בין 2.1 - 2.5 ש'.

כפועל יוצא, לשיטתו של מומחה ההגנה, מאחר ועל פי משך השהייה המשוער של המנוחה בכביש (2.1 - 2.5 ש') היה רכב הנאשם במרחק 29-30 מ' מהמנוחה, בעת שהנאשם הבחין בה לראשונה, הרי שזמן התגובה + זמן הבלימה שעמד לרשות הנאשם, לא אפשר לו לעצור לפני הפגיעה במנוחה. לפיכך, אליבא דמומחה ההגנה, ד"ר רז - התאונה הייתה בלתי נמנעת מצידו של הנאשם.

סיכום ביניים:

לאחר שנשמעו הראיות והובררו טענות הצדדים, אני מוצא כי השאלה העיקרית בה יש לדון במקרה זה היא שאלת **הצפיות**, היינו האם אדם סביר יכול היה וצריך היה לצפות, במכלול נסיבותיו המיוחדות של המקרה, את קרות הנזק.

כפי שיובא להלן בהרחבה, אחריותו של הנאשם תבחן בהתאם למבחנים הקבועים בפסיקה לקביעת רשלנות, ובמיוחד מול קביעת חובת הזהירות הנדרשת ממנו בנסיבות, ולא דווקא על בסיס חישובים תיאורטיים המבוססים חלקם על ממצאים, וחלקם על השערות ונתונים סטטיסטיים.

לשם השוואה בע"פ **70642/08** מדינת ישראל נ' יעקב תגדייה, (פורסם במאגרים) (2010) בעניין דומה נאמרו הדברים הבאים:

" לב ליבו של תיק זה אינו חישובים של מהירויות ומרחקים. 'לב ליבו' של התיק הינו בחובת הצפיות ובשאלה האם התרשל המשיב בכך שלא נהג כפי שנהג מן הישוב היה נוהג בנסיבות אלה. משהגיע בית המשפט למסקנה עובדתית כי המשיב התרשל משום שאיחר בתגובתו - לא היה מנוס מהרשתת...משום כך אין מדובר בחישובים של 'מהירויות ומרחקים על סמך טבלאות' אלא בהתרשלות קודמת שגרמה לאיחור בתגובה."

השאלות הצריכות הכרעה לענייננו:

נוכח האמור, אני מוצא כי השאלות הצריכות בירור במקרה זה, הן השאלות הבאות, אשר הכרעה בהם נשענת על ממצאים וראיות כפי שהביאו בפני הצדדים, אולם ההכרעה בחלק לא מבוטל מהם הינה בעיקרה עניין של שכל ישר ומדיניות משפטית.

- האם הנאשם התרשל בנהיגתו? האם הפר חובת זהירות כלפי המנוחה? לשון אחר האם לנאשם חובת זהירות 'מושגית' ו'קונקרטי' כלפי המנוחה, בנסיבות כמתואר.

- האם נוכחותה של המנוחה במקום, בהתחשב בתוואי הכביש הייתה בגדר נוכחות "צפויה"?

- האם קיים קשר סיבתי משפטי בין נהיגתו של הנאשם לתאונה או לתוצאותיה? והאם נוכחותה הבלתי צפויה של המנוחה במקום, מהווה 'גורם זר מתערב' המנתק את הקשר הסיבתי?

יסודות עבירת ה"רשלנות":

אחד מיסודות עבירת גרם מוות ברשלנות, אשר יוחסה לנאשם, הינה - ה"התרשלות".

סעיף 304 לחוק העונשין, קובע כי :

" הגורם ברשלנות למותו של אדם, דינו - מאסר שלוש שנים".

סעיף 21(א) לחוק העונשין קובע מהי רשלנות:

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

(1) שלעניין הפרטים הנותרים היתה לפחות רשלנות כאמור;

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

בענייננו נטען כנגד הנאשם על פי כתב האישום כי נהג ברכבו בכביש כאמור, בדרך שיצרה סיכון בלתי סביר (שהתממש) לגרימת התוצאה של מותו של אדם, וכי בנסיבות העניין היה אדם מן היישוב יכול להיות מודע לסיכון הבלתי סביר האמור.

תקנות 51 ו- 52 לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961, קובעות לענייננו סטנדרט התנהגות שהפרתו יכולה להיחשב כרשלנות, כאשר תקנה 51 קובעת חובה לנהוג תמיד במהירות סבירה על פי תנאי הדרך, ותקנה 52 מוסיפה וקובעת חובה להאט את מהירות הנסיעה בכל מקרה שצפויה סכנה לעוברי הדרך ובמיוחד ברשימת מקרים המופיעה בתקנה, בה אף נסיעה במנהרה.

להלן התקנות כלשונן:

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

"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:

(16) במנהרה."

הלכה פסוקה היא יסודות העבירה של גרם מוות ברשלנות נלמדים באופן זהה ליסודות עוולת הרשלנות הקבועה בסעיפים 35 ו-36 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש], היינו:

- א. **קיום חובת זהירות מושגית וקונקרטי.**
- ב. **התרשלות - הפרת חובת הזהירות במעשה או במחדל.**
- ג. **גרימת הנזק - תוך שמירה על מבחן הקשר הסיבתי העובדתי והמשפטי.**

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

א. חובת הזהירות:

חובת זהירות מושגית:

קיומה של חובת הזהירות המושגית נקבע על פי מבחן הצפיות, היינו האם אדם מן היישוב, בנסיבות העניין, יכול לצפות להתרחשות הנזק בשל סטייה מרמת הזהירות הנדרשת ממנו ואם צריך לצפות להתרחשות הנזק בשל כך.

על פי ההלכה הפסוקה, בין הנאשם בהיותו נהג, לבין המנוחה בהיותה הולכת רגל, קיימת חובת זהירות מושגית.

בד"נ 22/83 מדינת ישראל נ' אליהו בן עובדיה חדריה, נקבע מפי כב' הנשיא שמגר:

" ..אין חולק, כי בהיבט הכללי חב נהג חובת זהירות כלפי המשתמשים האחרים בדרך, ובכללם הולכי הרגל, אשר נמצאים בתחום הסיכון של נהיגתו, ולעניין זה אין, כמובן, נפקא מינה, אם הנהג נוסע קדימה או אחורה.."

(ראה גם: ע"פ 119/93 גייסון לורנס נ' מדינת ישראל, המאזכר את ע"פ 212/72 דוד סימן-טוב נ' מדינת ישראל, וכן את ע"פ 584/76 מזרחי נ' מדינת ישראל).

חובת זהירות קונקרטיית:

לצורך קביעת אחריותו של פוגע כלפי נפגע - אין די בקיומה של חובת זהירות מושגית בלבד. יש לבחון בנוסף, האם בנסיבותיו הספציפיות של האירוע, קיימת חובת זהירות קונקרטיית. בחינה זו נעשית על ידי הפעלת - **מבחן הצפיות**.

במסגרת בחינת חובת הזהירות הקונקרטיית, יש להתחשב בנסיבותיו המיוחדות של המקרה. השאלה עליה יש להשיב הינה: האם אדם סביר יכול היה וצריך היה לצפות, במכלול נסיבותיו המיוחדות של המקרה, את קרות הנזק. וכפועל יוצא מכך, האם בנסיבות הקונקרטיית בהן פעל הנאשם, חרג הוא מרף התנהגות סביר וזהיר כפי שמצופה היה מנהג סביר אחר בנעליו.

אני סבור כי במקרה מיוחד וחריג זה, ספק אם ניתן לקבוע כי קיימת צפיות קונקרטיית אצל הנאשם להימצאותה של המנוחה כהולכת רגל במקום, זאת נוכח התוואי המיוחד של השיקוע.

יש להדגיש כי מדובר בכביש גישה למנהרה ("שיקוע") אשר מ-2 צידיו חומת בטון ועליה גדר/מעקה ברזל, אשר גובהם יחד נע בין 3.5 ל-4.5 מטרים (בהתאם לשיפוע ולירידה בתוואי הכביש), חומה גבוהה לכל הדעות המונעת כל ירידה לכביש וחצייה מכיוון זה.

בנוסף בכביש המדובר 2 מסלולים, המחולקים במרכז באמצעות גדר הפרדה. בכיוון נסיעת הנאשם 2 נתיבי נסיעה ישר. אין בצד המסלולים כל שוליים לכביש, אין מדרכה, מ-2 צדי הכביש לצד חומת הבטון אבן שפה ברוחב כ-20 ס"מ אשר בוודאי שאינה מאפשרת הליכה בצד הכביש. יש לזכור כי המנוחה נפגעה ככל הנראה [על פי מדידת הבוחן] במרחק של כ-65 - 70 מטר מקצה החומה, כלומר נמצאה הלכה למעשה בעומק ניכר בתוך הירידה בכביש בשיקוע המוביל למנהרה.

זאת ועוד, על פי תיעוד מצלמת התנועה, המצלמת את הכניסה למנהרה (ת/28) נצפתה המנוחה דקות לפני התאונה, בסמוך לפתח הכניסה למנהרה, כ-40 מ' נוספים במורד השיקוע, כשהיא פוסעת במרכז הכביש, מכוניות חולפות לצידה והכול כשהליכתה מתנדנדת והיא חוזרת על עקבותיה במעגל.

בכל הכבוד הראוי, ומבלי לפגוע בצנעת הפרט של המנוחה, הוברר כי על פי תוצאות בדיקה טוקסיקולוגית של דגימת שתן שנלקחה מהמנוחה ע"י הפתולוג ד"ר קריספין (ת/33), נמצאו בגופה שרידי סם מסוג מורפין בכמות לא מבוטלת של 570 ng/ml. עוד הובא בפני כי המנוחה הייתה ידועה כנרקומנית בעלת לקות שכלית. העיד בביהמ"ש דודה של המנוחה (ע.ת. מס' 1), אשר שימש למנוחה בחייה כאפוטרופוס הממונה על ענייניה, זאת עקב מצבה השכלי. העד

אישר בפני את הדברים.

משום כל האמור, אני קובע כי רמת הצפיות לנוכחות הולכי רגל בכביש, בפרט בעומק השיקוע במקום בו ארעה התאונה - קלושה. נהג סביר אינו צריך לצפות נסיבות כה בלתי צפויות כאשר אין לקיומן כל סימן מקדים. נהג צריך לצפות אפשרות של פגיעה בהולך רגל, אך זאת כאשר יש בנסיבות הסובבות אותו, כדי להצביע על אפשרות כזו.

ולשם השוואה - ידועה עמדת הפסיקה (כולל בביהמ"ש העליון) בכל הנוגע לחובת נהג המתקרב למעבר חצייה. על פי החוק והכלל שנתקבל בפסיקה [ראה בעניין: **558/97** מדינת ישראל נ' מלניק] - בהתקרב נהג לפני מעבר חצייה, נדרש ממנו לצפות תמיד כי הולך רגל העומד על שפת מעבר החצייה עלול לפרוץ לפתע אל המעבר. משום כך נקבע כי חובת הזהירות החלה במקרה כזה על הנהג מתחילה מרגע שניתן להבחין בהולך הרגל על שפת המדרכה, ואף בטרם הניח כף רגל אחת על מעבר החצייה.

ואולם אין המקרה שבפני דומה לאותם מקרים בהם מדובר במעבר חצייה. המנוחה כזכור חצתה במקום בו אין כלל מעבר חצייה, ויתירה מזאת אין כל ציפייה סבירה כי תמצא בכביש באותו מקום.

לעניין זה ראוי להתייחס גם לשיקול נוסף המופיע בפסיקת בתי המשפט והוא הצורך שלא להכביד יתר על המידה בדרישה מנהגים לצפות מראש כל אפשרות קלושה של סיכון בדרך, כמו המצאות הולך רגל בכביש מהסוג המדובר בענייננו, וזאת על מנת לאפשר זרימה תקינה של התנועה. למרות שיש חובה כאמור להתאים את מהירות הנסיעה לתנאי הדרך, הרי שהתאמת המהירות לתנאי הדרך יש לה גם פן מהכיוון השני והוא העובדה כי נהיגה במהירות איטית מדי בכביש פתוח, יש בה אף פוטנציאל סיכון בלתי מבטל.

לעניין זה בע"פ **584/76** מזרחי נ' מ"י, פד"י ל"א (2) נאמרו על ידי כב' הנשיא זוסמן הדברים הבאים:

" הדין אינו שומר רק על חייהם ושלומם של הולכי הרגל מפני נהגים רשלנים, אלא הוא חפץ גם ביקרם של נהגים. לאלה חייב הוא לאפשר תנועה סדירה בכביש בין-עירוני. אם מצוות החוק היא, שמציאת ילדים העומדים בשולי הכביש ואינם מגלים כוונה לחצות, מחייבת נהג להאט מהירותו אפילו מתחת לשישים ק"מ לשעה, כי אז פרושו של דבר, שלא ניתן לקיים - בכביש בין-עירוני - זרם של תנועה שוטפת כראוי. אם אינך מאזן באופן סביר את זכותו של הולך הרגל שלא להיפגע - לרבות מעמדו המיוחד של ילד - עם צרכי התנועה, יהיו כבישי הארץ עמוסים מכוניות זוחלות, יוצרו פקקי תנועה, ולא תהא בהם תחבורה סדירה."

סיכומו של עניין, בנקודה זו, מצאתי לקבוע כי במקרה הריג שבפני נוכח נסיבות מיוחדות שבמקום התאונה כמפורט לעיל בהרחבה, אין הנאשם חב חובת זהירות קונקרטיית כלפי המנוחה, וזאת בקיומה של צפיות קלושה לנוכחות המנוחה במקום התאונה, וכך לפגיעה אפשרית בה.

ב. התרשלות הנאשם - האם הנאשם נקט באמצעי זהירות:

למרות שמצאתי כאמור כי אין לנאשם חובת זהירות קונקרטיה בנסיבות התאונה שבפני, משום ציפיות קלושה לנוכחות המנוחה במקום, הרי שלא ניתן להסתפק בכך, שכן ברור כי אם הנאשם יכול היה באופן סביר להבחין במנוחה במקום, למרות האמור, לא יהיה פטור מחובתו למנוע את התאונה.

משום כך, יש לבחון האם הנאשם נקט באמצעי זהירות והאם אכן התאונה בלתי נמנעת. לעובדה כי קבעתי כי קיימת צפיות קלושה להימצאות המנוחה במקום התאונה, יש בוודאי השפעה על רמת אמצעי הזהירות הנדרשים מהנאשם, שהם במקרה זה מינימאליים.

בנוסף, לעובדת היותו "מופתע" מנוכחות המנוחה במקום - יש השלכה ישירה לגבי הערכת רמת ההתרשלות של הנאשם וכן במיוחד לקביעת זמן התגובה המקובל במקרה כזה בו נהג "מופתע" מהתרחשות שלא נדרש לצפותה מראש.

בכתב האישום נטען, כי התאונה אירעה כתוצאה מרשלנותו של הנאשם המתבטאת בכך ש:

- א. הנאשם נהג בחוסר מיומנות, בחוסר זהירות וברשלנות.**
- ב. הנאשם לא שם ליבו למתרחש בדרך לפניו.**
- ג. הנאשם לא הבחין במנוחה הגם ששדה הראיה בכיוון נסיעתו היה פתוח לפניו למרחק של כ-100 מטרים.**
- ד. הגם ששדה הראיה בכיוון נסיעתו של הנאשם היה פתוח ומואר, הנאשם לא בלם מבעוד מועד, הבחין במנוחה כשהיא חוצה בכיוון נסיעתו במרחק קצר ביותר, ובכך לא יכול היה למנוע את פגיעת הרכב במנוחה.**

הנאשם עצמו מסר גרסה עקבית, הן בהודעתו במשטרה, הן בשחזור שנערך, והן בעדותו בבית המשפט, לפיה התאונה ארעה בעת שנסע במהירות 50 קמ"ש (מקסימום המהירות המותרת במקום) וכי בשלב מסוים הבחין בהולכת הרגל - **"באמצע הכביש על הקו המקווקו, קצת באלכסון לעבר הכיוון שלי"** [בהודעתו ת/6 ש' 22]. לדבריו, הופתע מאד מנוכחותה במקום.

על פי גרסתו הראשונית שמסר לבוחן כשעתיים לאחר התאונה ניסה לבלום ולהסיט את ההגה - **"... ושראיתי אותה נתתי ברקס חזק בכל הכוח ואפילו הזזתי את ההגה של רכבי שמאלה כלומר ניסיתי לעקוף אותה ולא לפגוע בה"**. [ת/6 הנ"ל, שורה 25].

בנסיבות אלו, אני סבור כי נוכח התיאור שמסר הנאשם כאמור, יחד עם העובדה כי נקבע כי הנאשם נהג בגבולות המהירות המרבית המותרת במקום (50 קמ"ש), קביעה המקובלת גם על בוחן המשטרה הרי שהמסקנה המתקבלת היא כי הנאשם נקט אמצעי זהירות סבירים ומספקים בנסיבות.

עוד יש לזכור כי חובת זהירות קיימת מנגד על פי תקנות התעבורה על כל 'עובר דרך' ובכלל זה חלה חובת הזהירות באופן דומה גם על המנוחה.

תקנה 21 לתקנות התעבורה מגדירה חובות זהירות של עובר דרך וקובעת כי:

- "21. (א) כל עובר דרך חייב להתנהג בזהירות.**
- (ב) כל עובר דרך חייב להתנהג באופן שלא -**
- (1) ..**
- (2) יגרום נזק לאדם או לרכוש ולא יתן מקום לגרום נזק כאמור;**
- (3) ..**
- (4) יסכן חיי אדם.**

האם המאשימה הוכיחה (בנסיבות המקרה) כי התנהגות הנאשם הייתה רשלנית?

ההגנה בסיכומיה הצביעה על שורה של נתונים רלוונטיים לחקירת התאונה, שנתרו למעשה בלתי מפוענחים, זאת בהיעדר עדות ישירה כלשהי באשר למסלול הליכתה של המנוחה עד לדריסתה, ובהעדר שחזור של בוחן המשטרה.

בוחן התנועה שחקר את התאונה הגיע לזירת התאונה, אולם בהעדר סימני בלימה בשל היות רכב הנאשם מצויד במערכת למניעת נעילת גלגלים בעת בלימה (A.B.S), לא היה מסוגל לחשב את מהירות הרכב הפוגע. בנוסף, לשיטתו לא היה מסוגל על פי הממצאים שנמצאו בזירה לקבוע את מקום ה"אימפקט" (וזאת למרות שברים שהיו מפוזרים). כמו כן, לא היה מסוגל על פי דבריו לקבוע באופן חד משמעי את כיוון חצייתה של המנוחה, ובמיוחד את משך חצייתה ומשך שהייתה בכביש.

למרות שהנאשם מסר מיד בחקירתו כי מהירותו עובר לתאונה במקום הייתה 50 קמ"ש, ולמרות שנמצאו שברים וכתמי דם בזירת התאונה, בחר בוחן המשטרה שלא לערוך כל שחזור על בסיס נתונים אלו. לא הוצגה בביהמ"ש ע"י המאשימה כל חוות דעת הכוללת שחזור של התאונה, אשר יש בה כדי להצביע על מנגנון הפגיעה וללמד כיצד הגיעה גופת המנוחה למקומה הסופי בנתיב השמאלי.

המאשימה לא התיימרה להציג בפני ביהמ"ש כל תרחיש אפשרי בו התאונה הייתה נמנעת, למשל על ידי נהיגה במהירות פחותה על ידי הנאשם. כמו כן, לא הוצג כל תחשיב לגבי משתנים אפשריים - ביחס למהירות חצייתה המשוערת/האפשרית של המנוחה, בין בהליכה או בריצה. לעניין זה לא נבחנו כלל תרחישים אפשריים לגבי משך שהיית

המנוחה בכביש, והשפעת פרק הזמן האמור על תגובת הנהג ונמנעות התאונה.

המאשימה התמקדה אך ורק בניסוי שדה הראיה שנערך למחרת האירוע על ידי הבוחן בסיוע שוטר נוסף. ההגנה הצביעה על ליקויים ואי התאמות באופן עריכת הניסוי, ביחס ובהתאמה למצב שדה הראייה בליל התאונה. בין השאר, הניסוי בוצע כאשר את המנוחה "מדמה" שוטר, אשר היה לבוש מדים בצבע כחול (בגדי עבודה) השונים מצבע הבגדים שלבשה המנוחה. כמו כן השוטר המדמה את המנוחה הלך בכביש כפי שתיאר בלשונו בביהמ"ש - "בזיגוג" זאת מאחר וכיוון החצייה לא היה ברור. הבוחן קבע שדה ראייה קדימה לפני השיקוע עד למרחק של כ- 100 מטר. בביהמ"ש הוברר כי המדידה נעשתה מתחילת המנהרה אולם הבוחן לא רשם ולא זכר, לאיזה נתיב בכביש נמדד המרחק.

ועוד לעניין כיוון החצייה, הבוחן קבע כי המנוחה חצתה משמאל לימין כיוון נסיעת רכב הנאשם זאת כפי שציין על בסיס בדיקת הנזקים ברכב הנאשם. לטענת מומחה ההגנה לא ניתן לקבוע בוודאות כלשהי ממצאים לעניין כיוון החצייה על סמך הנזקים ברכב בלבד. בביהמ"ש בחקירה נגדית נטה בוחן המשטרה בהגינותו להסכים, כי קיימת אפשרות אחרת כי המנוחה חצתה בכיוון ההפוך או עמדה בכביש.

יש לציין כי גם תעודה רפואית של המכון הפתולוגי מאשרת כי המנוחה נפגעה בראשה בצד השמאלי, והוצאו משם זכוכיות שבאו לראשה של המנוחה כתוצאה מניפוץ השמשה הקדמית של הרכב. ממצא זה כשלעצמו מצביע על כיוון חצייה הפוך לכאורה, מהכיוון המתואר בכתב האישום.

לעניין חוסר האפשרות לקבוע כיוון חצייה המשפיע כמובן על קביעת משך החשיפה והשהייה של המנוחה בכביש, יש להפנות אל רע"פ **1274/99** יואל לידאני נ' מדינת ישראל, (פורסם במאגרים) (23.08.99) בו זיכה בית המשפט העליון נהג מאחריות לפגיעה ברשלנות בהולך רגל בכביש, משום שלא היה ידוע מקום הגעת הולך הרגל. נקבע כי:

" שקלנו אם יש מקום להרשיע את המערער בעבירה של נהיגת רכב בקלות ראש וברשלנות, לפי ס' 62 לפקודת התעבורה ולפי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961, והגענו לכלל מסקנה כי אין מקום לעשות כן. השאלה היא אם ניתן לקבוע כי המערער התרשל בכך שלא ראה את המנוח בטרם פגע בו. התשובה היא, שאפילו נאמר כי שדה הראיה של המערער בפנותו ימינה היה מלא, הרי שצרוף הנתונים בדבר היות מעבר החציה ממוקם סמוך לפניה, בדבר היות נתיב הנסיעה פניה בתשעים מעלות, שבו מצופה מן הנהג - כפי שאכן עשה המערער - להסתכל לכל הכיוונים אפילו דולק ברמזור לנהג אור ירוק, ובדבר העדר נתון כלשהו על האופן בו ירד המנוח לכביש, מוביל למסקנה כי לא ניתן לקבוע במידת הוודאות הנדרשת במשפט פלילי שהמערער התרשל בכך שלא ראה את המנוח כשחצה את הכביש."

על פי בוחן המשטרה שדה הראיה בכיוון הנאשם פתוח לפניו ל- 100 מטר. מומחה ההגנה חולק על מדידה זו ומתייחס למחציתה. באופן עקרוני, אני מוצא כי בקביעה העקרונית של המאשימה כי הנאשם התרשל, רק משום שדה הראיה הפתוח לפניו - אין די כדי לבסס את רשלנות הנאשם במקרה מיוחד זה, בו כאמור הצפיית הקונקרטי ליהימצאותה של הולכת הרגל במקום - קלושה, אם בכלל.

בהעדר בחינה מעמיקה יותר של שאר הנתונים כמתואר, ולו בדרך של סקירת המשתנים האפשריים, והבאתם בחוות דעת מסודרת לבחינת ביהמ"ש, אני סבור כי המשטרה נחפזה בקביעתה כי הנאשם התרשל רק משום שדה הראייה הפתוח לפניו. ייתכן בהחלט כי לנאשם הסבר מניח את הדעת לכך שלא הבחין במנוחה אלא בסמוך לפגיעה בה. הסבר כזה ניסה להביא מומחה ההגנה כמובא לעיל.

לאמור אוסיף כי מסקנת ההתרשלות המיוחסת לנאשם על ידי המאשימה, בכך שהנאשם לכאורה לא בלם בזמן או לא ניסה להתחמק מהפגיעה, מחייבת גם קביעה נורמטיבית, על פיה נהג סביר המופתע בנסיבות כמתואר, מהימצאותה הפתאומית והלא צפויה של הולכת הרגל בשיקוע, היה מצליח לנהוג אחרת מהנאשם, ומצליח למנוע את התאונה או את התוצאה הקטלנית.

כאשר הנאשם טוען למן הרגע הראשון כי כלל לא ראה את הולכת הרגל אלא בסמוך מאד לפגיעה בה, וכי הסיבה לכך היא משום שלא ניתן היה לראותה כלל, וכפועל יוצא טוען כי רק משום התנהלותה הבלתי צפויה של המנוחה אירעה התאונה - קביעת אחריותו הפלילית של אותו נהג היא מורכבת יותר מהמקרה ה"פשוט" של נהג שהיה יכול לראות את הולך הרגל (גם אם הולך הרגל בעצמו רשולן) - ובפועל לא הבחין בו.

ההגנה מצידה באמצעות מומחה הגנה ד"ר רז, העלתה תרחיש אפשרי לשיטתה לקרות התאונה בהיותה בלתי נמנעת. אין כל פסול בהעלאת תרחיש מעין זה. בית המשפט צריך לקבוע האם מדובר בתרחיש סביר עובדתית. ככל שקיים תרחיש סביר עובדתית שכזה, בית המשפט צריך לקבוע האם קיים ספק שאינו סביר בגדרו של אותו תרחיש, היכול ללמד כי הנהג לא התרשל.

במקרה דנן, אני מוצא כי התרחיש שהעלה ד"ר רז, לפיו לא ניתן לזהות כלל את דמותה של הולכת הרגל, מאחר ודמותה "נבלעה" לגמרי בשל העדר קונטרסט בין צבע בגדיה לרקע האספלט והחומה - אינו סביר עובדתית, נוכח צילומים שהציגו 2 הצדדים, מניסוי שדה הראיה במקום שערך הבוחן והן מסרט "שחזור" מסלול הנסיעה של הנאשם שהוגש מטעם ההגנה, בהם נראית תאורת הכביש בשיקוע. על פי מיטב התרשמותי כולל מהיכרות עם המקום, התרחיש המתואר מוגזם ואינו סביר.

ועם זאת, אני מוצא לקבל התרחיש באופן חלקי, וקובע כי תתכן "בליעה" מסוימת של דמות המנוחה, נוכח צבע בגדיה, הרקע, והתאורה במקום וכי הנראות של המנוחה במקום, במקרה שבפני, הייתה ככל הנראה ברמה נמוכה יחסית.

ועוד על בסיס עדות מומחה ההגנה והסרט שהציג בביהמ"ש, אני בדעה כי לא הוכחה דייה קביעת המשטרה כי שדה הראייה שבכיוון הנאשם נקי ופתוח קדימה לכיוון השיקוע למרחק - 100 מטרים.

מסקנתי לפיכך כי רשלנות הנאשם לא הוכחה בפני בראיות טובות, כיוון שאני סבור כי הנאשם נהג במקום בסיטואציה המפתיעה והלא צפויה שנקלע אליה, ככל "נהג סביר" אחר שהיה נכנס בנעליו.

אני מוצא כי לא הוכח בפני כי הנאשם התרשל ונהג באופן שונה ושלא ככל "נהג סביר". לפיכך, אני קובע כי לא ניתן לבסס את ההתרשלות המיוחסת לנאשם על פי כתב האישום, על בסיס אותו ניסוי שדה ראיה לבדו, ובהעדר שיחזור של התאונה.

בנוסף, מאחר וקבעתי כי אין צפיות קונקרטיים להימצאותה של הולכת הרגל בכביש, אני סבור כי יש בכך כדי להשפיע באופן ניכר אף על זמן התגובה של הנהג. מאחר והולכי רגל אינם מהלכים דרך טבע בשיקוע ובמנהרה, אני מקבל את קביעת מומחה ההגנה כי יש לייחס לנהג, כאשר מדובר בנהג "מופתע", זמן תגובה (בנהיגת לילה) העומד על 1.6 שניות (מינימום).

יש להוסיף כי על פי מאמר שאליו הפנה ד"ר רז, זמן התגובה של נהג מופתע, יכול להגיע במקרים דומים לשיעור של 2 - 3 שניות. חיזוק לכך מצא ד"ר רז גם בחוזר המשטרה - **"עריכת ניסוי שדה ראיה בחקירת תאונות דרכים"** בעריכת רפ"ק רומן ברונשטיין, שם נקבע בעמ' 9 כי:

" במקרים שבהם קיימת אי מוכנות הנהג לסכנה שתרחש לפניו בדרך (לדוגמא חציית הולך רגל בכביש ביינעירוני מהיר, המצאות מכשול בכביש בו הוא לא אמור להימצא וכד') הזמנים המחושבים בזמני התגובה יהיו בערכים הגדולים עד כ- 50% מזמן התגובה הרגיל (המינימאלי) הצפוי".

לכל השאלות העובדתיות המתוארות, שיתכן והיו נענות בתשובות לו המשטרה הייתה "מתאמצת" ועורכת שחזור - חשיבות מכרעת, שכן בהן תלויה הקביעה, האם אלמלא ההתרשלות המיוחסת לנאשם התאונה הייתה נמנעת.

נשאלת השאלה לפיכך, האם בהיעדרו של כל המידע המפורט לעיל, עלה בידי התביעה להרים את הנטל הראיתי המוטל עליה, או האם יש בחוסרים אלו בעבודת המשטרה, כדי להעלות ספק בדבר אשמתו של הנאשם, ספק ממנו זכאי הנאשם ליהנות.

ב-עפת (נצ') **28434-05-13** איתי ברזל נ' מדינת ישראל, נדון ערעורו של נאשם שהורשע בגרימת מותה של הולכת רגל על מעבר חצייה. בית המשפט המחוזי קבע, בין השאר:

" על המשיבה להוכיח אפוא, כי הפגיעה במנוחה הייתה יכולה להימנע ולהוכיח באופן פוזיטיבי כיצד הייתה יכולה התאונה להימנע. רק אם מגיעים למסקנה חישובית ולפיה, התאונה הייתה יכולה להימנע ובאילו תנאים יכולה הייתה להימנע, כי אז היה ניתן לקבוע, כי המערער חרג מתנאי ההתנהגות הנדרשים וכי התגבשו בעניינו יסודות עבירת ה"רשלנות" ולפיכך, יש להרשיעו בפלילים".

"אין בידינו נתונים כדי לקבוע האם התאונה הייתה, מבחינת הנהג, נמנעת או בלתי נמנעת, שכן אחד הנתונים החשוב לעניין זה הוא באיזה מהירות הייתה התאונה נמנעת, כך, לפחות לעמדת הבוחן, אלא שבחקירתו הנגדית לא יכול היה להעיד באיזה מהירות התאונה הייתה נמנעת. משכך, ושעה שגם חסר הנתון המדויק של מהירות הנהג, עובר לתאונה, אזי חסרים הנתונים מרכזיים, שעל פיהם, ניתן לקבוע, אם בכלל, את רשלנות המערער!"

ב-עפ (נצ') 1321/03 יניב חיים נ' מדינת ישראל, אליו הפנה ב"כ הנאשם, התקבל בדעת רוב, ערעורו של נאשם בעבירה של גרימת מוות ברשלנות ואי האטה בהתקרבו למעבר חצייה. נקבע שם כי:

"...לא הוכחו בפני בית משפט קמא הנתונים העובדתיים הצריכים להרשעה.

ראשית עלינו לזכור כי נמצאים אנו בגדרה של הגדרת הרשלנות לפי ס' 21 לחוק העונשין ולפיה עלינו לבחון האם אדם מן הישוב יכול היה להיות מודע בנסיבות העניין, בין השאר לאפשרות גרימת התוצאות וכן כי אפשרות גרימת התוצאות לא הייתה בגדר הסיכון הסביר.

לפיכך, בבואנו לקבוע אשמתו של אדם בגרימת מותו של אדם אחר ברשלנות, בנסיבות שבפנינו, היינו בתאונת דרכים, עלינו לבחון האם הוכחו בפני בית המשפט מספר נתונים חיוניים לקביעת הרשלנות..

מכאן נגזר גם הצורך להוכיח נתונים נוספים.. כמו למשל:

- מה היה מיקומו של הולך הרגל עת נצפה לראשונה על ידי הנהג?

- באיזה מרחק היה הנהג באותה עת?

- מה הייתה מהירות נסיעתו של הנהג עובר לתאונה?

- באיזה מקום נפגע הולך הרגל בתוך מעבר החצייה?

- מה המרחק אותו עבר הולך הרגל מעת שנצפה לראשונה עד שנפגע?.."

כאמור, במקרה שבפני לא הוכחה גרסה עובדתית באשר לכיוון החצייה, מקום האימפקט, משך החצייה ומשך השהייה של המנוחה בכביש. נתונים אלו הכרחיים לצורך הקביעה האם ולמשך כמה זמן הייתה המנוחה בשדה הראייה הפוטנציאלי של הנאשם, גם אם הצפיות להימצאותה שם נמוכה.

נוכח האמור אני בדעה כי לא הוכח בפני כי הנאשם נהג בנסיבות המקרה באופן רשלני שלא על פי דרך התנהגות שהיה נוקט בה כל "נהג סביר" אחר בנעליו. אני מוצא כי ההגנה במקרה דנן, הצליחה להעלות ספק שהוא לכל הפחות גדול יותר מ"ספק סביר" לגבי טענתה לאי התרשלנות הנאשם ומשום כך ומשום שלא הוכחה רשלנות מצידו, אני מוצא לזכות הנאשם בנקודה זו מחמת אותו הספק.

ג. גרם הנזק: ניתוק הקשר הסיבתי משפטי, גורם זר מתערב.

משנקבע קיומו של קשר סיבתי עובדתי, קרי כי מותה של המנוחה נגרם כתוצאה מדריסתה על ידי רכב הנאשם, יש לבחון האם אין בהתנהגותה של המנוחה כדי לנתק את הקשר הסיבתי המשפטי בין הנזק שנגרם לבין התרשלות הנאשם.

השאלה הנדרשת הינה: "האם אדם סביר בנעלי העברין, יכול היה וחייב היה לצפות מראש, הן את התרחשות התאונה.. והן את הדרך שבה התרחשה" (ראה י. קדמי, על הדין בפלילים, חוק העונשין, חלק ראשון, מהדורה מעודכנת, תשס"ה - 2004, עמ' 93).

הלכה היא שמעשה רשלנות של אחר אין בו, כשלעצמו, כדי לשחרר מאחריות פלילית את הגורם הרשלני הראשון, כאשר זה חייב היה לצפות את מעשה הרשלנות של האחר.

ב-ע"פ 482/83 מדינת ישראל נ' סעיד [פורסם במאגרים], נקבע על ידי כבוד הנשיא שמגר:

"מעשה רשלנות של אחר אין בו, כשלעצמו, כדי לשחרר מאחריות פלילית את מי שעושה 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. מעשה רשלנות, ותהיה זו אך רשלנות בדרגה גבוהה של מאן - דהוא אחר, אין בו, כשלעצמו, בשל חומרתו, כדי לשחרר מאחריות אם הגורם הרשלני הראשוני חייב היה לחזות מראש את מעשה הרשלנות כאמור."

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

"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 לבין תוצאה. השאלה היא - לעולם - שאלת הצפיות הראויה, וביתר דיוק: קביעת גדריה של חובת הצפיות הראויה."

ב-ע"א 3379/01 ידיד 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 יכלו לצפות מראש את מעשהו, שאם יכלו לצפותו מראש וחדלו מלעשות את הדרוש כדי למונעו, יישאו באחריות לתוצאות המעשה, ואין בהיותו מעשה רצוני-מכוון כדי לגרוע משורת אחריותם."

בספרו על הדין בפלילים, התייחס השופט (בדימוס) יעקב קדמי לעניין זה. לשיטתו, מבחן ה"ניתוק" הוא - "צפיות סבירה": "...תנאי לניתוק קשר סיבתי מכוחה של 'התערבות זרה', בין התנהגותו של עבריין 'מקורי' שהכשירה את הקרקע ל'פעולתה' של אותה התערבות - לבין התוצאה שהתרחשה בסופו של דבר 'כתוצאה' מהתערבות,

היא שההתערבות הזרה תהיה בבחינת אירוע ש'מחוץ- לצפיות סבירה'". ("על הדין בפלילים" עמ' 98).

הנה כי כן, השאלה לענייננו (שוב, יש לומר) היא - האם התנהגות המנוחה הייתה מחוץ לצפיות הסבירה של נהג סביר בנעלי הנאשם?

נהיגתו של הנאשם במקום, הייתה בגדר גורם הכרחי לתאונה, במובן זה נסיעתו שם הייתה בבחינת "גורם בלעדיו אין" לקרות הנזק. ברור כי לו הייתה נהיגתו זו נעשית תוך הפרת חובת הזהירות הקונקרטי, היה מקום לבחון במסגרת היסוד השלישי של עבירת הרשלנות [גורם הנזק] את הקשר הסיבתי המשפטי בין ההתרשלות לתוצאה [לנזק].

מאידך, גם במקום בו כבר נקבע כי לא הייתה הפרה של חובת הזהירות הקונקרטי - כמו במקרה דנן - עדיין יש חשיבות לבחון האם בהתנהגות המנוחה במקום, היה משום ניתוק הקשר הסיבתי המשפטי, בהיותה גורם זר בלתי צפוי ומתערב.

במסגרת בדיקת הקשר הסיבתי, נבדקת באופן דומה למתואר לגבי מבחן הצפיות שבבסיס חובת הזהירות הקונקרטי, השאלה - האם הייתה התנהגות המנוחה מחוץ לתחום צפיותו של נהג סביר.

אין מחלוקת כי הולכת הרגל נמצאה במקום בו אסור היה לה להיות כלל. ועוד כפי שהובא לעיל בהרחבה, מדובר בכביש גישה המוביל בשיקוע למנהרה, כאשר מ- 2 צידיו חומת בטון גבוהה (בגובה כ- 4 מטרים). במקום אין מדרכה ואין שוליים. אין מחלוקת כי במקום לא אפשרית הליכה או עמידה על אבן השפה.

זאת ועוד, המקום בו ארעה התאונה נמצא כ- 70 מטר בתוך עומק כביש הגישה לכיוון המנהרה. כלומר, על מנת להגיע למקום הייתה המנוחה צריכה להיכנס לכביש לפני החומה ולפסוע מערבה כ- 70 מטר לערך, על הכביש עד למקום בו הוטלה גופתה לאחר התאונה, מקום התאונה בקירוב.

על פי תיעוד מצלמת התנועה, המצלמת את הכניסה למנהרה (ת/28) נצפתה המנוחה בשעה 04:16, דקות לפני התאונה, בסמוך לפתח למנהרה כ- 40 מ' נוספים במורד השיקוע (למערב), כשהיא פוסעת במרכז הכביש מכונית חולפות לצידה והכול כשהליכתה מתנדנדת והיא חוזרת על עקבותיה במעגל.

כאמור, על פי חו"ד פתולוג (ת/33) בבדיקת שתן של המנוחה נמצאו שרידי שימוש בסם מורפין בשיעור 570 ng/ml המעיד על צריכת סם בכמות לא מבוטלת, ככל הנראה בסמוך לתאונה. בכל הזהירות הראויה, מתוך כבוד למנוחה ותוך שמירה על פגיעה מינימאלית ככל שניתן בה, אין מנוס אלא מלציין כאן כי המנוחה הייתה מוכרת וידועה כמכורה לסמים, וכן כבעלת כושר שכלי לקוי.

נוכח האמור הגעתי לכלל מסקנה כי בנסיבות המיוחדות של המקרה שבפני, עצם הופעתה של המנוחה במקום התאונה

הינה בבחינת 'גורם זר מתערב' אשר מנתק את הקשר הסיבתי בין התנהגות הנאשם לתוצאה הקשה והמצערת של התאונה.

בחינת קיומו של "ספק", ו"סבירותו":

כלל הוכחת האשמה מעבר לכל "ספק סביר" שייתכן והוא הבולט והחשוב מבין כללי המשפט בתחום הפלילי, זכה לעיגון משפטי עם חקיקת החלק המקדמי לחוק העונשין.

סעיף 34כב(א) לחוק העונשין קובע:

"לא יישא אדם באחריות פלילית לעבירה אלא אם כן היא הוכחה מעבר לספק סביר".

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

"יש לזכור, כי בהינתן שתי גרסות עובדתיות הסותרות אחת את רעותה בהליך הפלילי, אל לו לבית המשפט להסתפק בבחינה הסתברותית בדבר הגרסה הנראית לו אמינה יותר... ודוק, קיומן של שתי גרסאות עובדתיות שונות ודאי אינו מצביע לבדו כי יש ספק סביר. ואולם, משהועדפה גרסת המדינה במשפט הפלילי, חובה כי לא יותר ספק סביר בדבר נכונותה של גרסה זו."

ברע"פ **7468/07** מרים לוקשינסקי נ' מ"י [פורסם במאגרים], נקבעה הלכה לעניין מהו "תרחיש חלופי" לגרסת המאשימה המקימה "ספק סביר":

" תפקידה של הערכאה הדיונית היה לבדוק האם אותם תרחישים הם סבירים עובדתית וככל שקיים תרחיש סביר שכזה - האם קיים ספק סביר בגדרו של אותו תרחיש."

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

" ספק לבדו אינו מספיק, אלא רק ספק שיש לו אחיזה בחומר הראיות... מבחן הספק הסביר הוא אפוא מבחן השכל הישר וניסיון החיים."

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

" מעל לכל הכרעה של שופטים בשר ודם מרחף ספק, הואיל ומקובל עלינו הכלל כי אין התביעה חייבת להוכיח את אשמתו של נאשם עד כדי בטחון מוחלט ולשלול כל ספק, אפילו הוא תיאורטי בלבד, אלא רק כזה שההסתברות לחפות העולה ממנו היא ממשית." [ההדגשות בקו שלי. א.ה.]

עמוד 19

הכוונה - לספק בעל ממשות שסבירותו עומדת במבחן המציאות, ולא בספקולציה חסרת עיגון בהיגיון בשכל הישר ובניסיון החיים.

לאחר שבחנתי את ה"תרחיש" שהעלה הנאשם, מצאתי כי סבירותו עומדת במבחן המציאות, בהיגיון ובשכל הישר, וההסתברות לחפות העולה ממנו היא ממשית.

מבין שתי האפשרויות - האפשרות שהנאשם יכול היה להבחין במנוחה מ-100 מטר, התרשל בכך שלא הבחין בה או הבחין ולא בלם בזמן או לא ניסה להתחמק מהפגיעה בה, ובין האפשרות כי הנאשם, הופתע "בצדק" מנוכחותה של המנוחה במקום, נוכחות שאינה צפויה בכל קנה מידה, ומשום הפתעה זו המשפיעה על זמן התגובה שלו, היה פרק הזמן הדרוש לו על מנת להצליח ולמנוע את הפגיעה במנוחה (3.6 על פי חישוב מומחה ההגנה) גדול משמעותית מזמן השהייה המשוער של הולכת הרגל בכביש (2.1 - 2.5 ש' על פי חישוב המומחה) - מקבל אני כגרסה סבירה ואפשרית במקרה זה, את גרסת הנאשם, וזאת בעיקר נוכח התרשמותי ממקום התאונה, ואף לאחר שהביא לה תימוכין בחו"ד מומחה ההגנה, ד"ר רז.

אני קובע כי בקבלתי את גרסת הנאשם כגרסה אפשרית, המעוגנת אף בחומר הראיות, יש די כדי לקבוע כי הנאשם עמד בנטל המוטל עליו במקרה זה - להעלות ספק בגרסת המאשימה, ספק העולה מעבר ל"ספק סביר".

על "מחדלי חקירה" מול "אי מיצוי החקירה" :

טענות ההגנה למחדלי חקירה, מופנות בראש ובראשונה כלפי העובדה כי לא נערך ע"י המשטרה שחזור של התאונה, ולא נעשה כל ניסיון לבצע שחזור ולו על בסיס חלק מהנתונים. כראייה שמעתי ממומחה ההגנה כי עלה בידו לחשב ולערוך שחזור על בסיס הנתונים הקיימים בתיק, כמופיע בחוות דעתו. בנוסף הועלו טענות לעניין אופן עריכת ניסוי שדה הראייה עליו מתבססת המאשימה, שלא בהתאם לנהלים או למצב בשטח, כפי שהובא לעיל בהרחבה.

הסנגור המלומד עו"ד שי גלעד, טוען בסיכומיו כי באופן חקירת התאונה כמתואר, יש לשיטתו מחדל חקירתי חמור, שכן בכך נפגעה יכולתו של הנאשם להתגונן.

הלכה שהשתרשה זה מכבר בכל הנוגע לחקירת תאונות דרכים ע"י המשטרה, היא כי על חוקרי תאונות הדרכים של המשטרה לחקור כל טענה סבירה ואפשרית שמעלה נהג הנוגעת לתאונה, שיש בהוכחתה משום ראייה לזכותו, וכן כי אי חקירת טענת הנהג יכולה לעלות עד כדי "מחדל חקירה" המצדיק במקרים מסוימים אף את זיכויו.

הטעם לכך הוא כי בוחני תאונות הדרכים של המשטרה הם גוף מקצועי כמעט יחידי המוכשר בחקירת זירת תאונות דרכים, וכן הם אלו שמגיעים בד"כ מיד לזירת התאונה, זירה שניתן לחקור לרוב זמן קצר בלבד לאחר התאונה, וכך הנהגים צריכים להסתמך אך ורק על עבודת הבוחנות הנערכת על ידם. משום כך עבודתם צריכה להיות אובייקטיבית לחלוטין ולכלול בדיקה של טענות "הגנה" של כל אחד מהמעורבים, כמובן כל עוד הטענה סבירה ויש לה עיגון במציאות.

בע"פ 5386/05 בילל אלחורטי נ' מ"י, [פורסם במאגרים] קבע ביהמ"ש העליון [כב' הש' רובינשטיין]:

" ואולם במדינת חוק מתוקנת, כפי שמבקשים אנו להיות, הציפיה היא כי התביעה תפרוש בפני בית-המשפט תשתית ראייתית רחבה, וכי בהדריכם את החוקרים על גורמי התביעה, הפרקליטות או התביעה המשטרית, לדרוש כי ככל הניתן לא תונח אבן רלבנטית שאינה הפוכה. חרף העומס המוטל על גורמי האכיפה אין מקום להתעלמות מכלל זה, והבקרה התביעתית צריכה לכלול אותו, ובמקרים רבים כך אכן קורה".

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

" אכן לא כל כיוון חקירה או אפשרות היפותטית לפעולות חקירה שלא מוצו עולים כדי מחדל חקירתי. מטבע הדברים, חקירת המשטרה אינה מושלמת ולעולם מוגבלת היא במשאבים. נכון הוא כי המטרה שצריכה לעמוד לנגד החוקרים היא חקר האמת. על החוקרים להפעיל את מיטב כישורנם ולבדוק בשקידה ובמאמץ כיווני חקירה שונים והשערות שונות באשר לאופן התרחשות העבירה. אך גם פעולות חקירה נדרשות אלו מתוחמות בגבולות הסבירות וההיגיון, ואין החוקרים נדרשים להמשיך ולהשקיע משאביהם בכיוון חקירה שנשלל על ידם בראיות מוצקות ומספקות".

בתיק ת"ד 2119-09-09 מ"י נ' יצחק לוי, [לא פורסם] כבוד הש' הבכירה אטליא וישקין, זיכתה נאשם בפגיעה בהולך רגל על מעבר חצייה, לאחר שקבעה כי בעבודת הבוחן נתגלעו מחדלי חקירה רבים וכי ככל הנראה עמדתו כנגד הנאשם נקבעה מראש עת הגיעו למקום התאונה, והבוחן התעלם מגרסת הנאשם ולא בדק טענות שונות שהעלה הנאשם, כך בין השאר לא ערך שיחזור ולא בחן שדה ראייה במקום. וכך כתבה כב' הש' וישקין בשולי הכרעת דינה:

" כל מחדלי החקירה הנ"ל, ויתירה מהם, החשש אשר ביסוסו בדברי הבוחן עצמו, מהם נובע כי אפשר ודעתו נקבעה עוד טרם השלמת החקירה, יוצרים ספק ממנו רשאי הנאשם ליהנות".

בתיק גמ"ר 5924-06-13 מ"י נ' גועבט, בהכ"ד מיום 01.07.14, כבוד הנשיא ג'ורג' אזולאי, זיכה נאשם בגרם מוות ברשלנות, נוכח 'מחדלי חקירה' וחקירה חלקית של הבוחן, לאחר שקבע כי:

" עדות הבוחן בפני העלתה כי מאחר והיה בטוח באשר לאופן התרחשות התאונה בכללותה, לא מיצה את החקירה לעומקה ולא ידע להשיב כיצד בדיוק ארעה התאונה, ולמעשה ויתר על מספר פעולות חקירה רלבנטיות וחיוניות ביותר שהיו עשויות לשפוך אור על אופן התרחשות התאונה".

לעניין זה ראוי אף להפנות לדברי המלומד, כב' הש' בדימוס יעקב קדמי, בספרו על הראיות חלק רביעי (מהדורה משולבת ומעודכנת, 2009) בעמ' 1984, אשר קובע כי: "יש להבחין בין 'מחדל' לבין 'אי מיצוי הליכי החקירה'".

ובמקרה דנן, לא נערך שחזור ואין ספק כי כפי שעלה במהלך ניהול התיק בביהמ"ש, היה צורך בעריכת שחזור. אכן מצאתי כי נוכח המורכבות של מקום התאונה ובהעדר עדי ראיה להתנהגות הולכת הרגל במקום, ראוי היה כי המאשימה תציג שחזור מבוסס על נתונים הקיימים בחומר החקירה, ולו על מנת להראות תרחיש בו התאונה נמנעת. כך לא נעשה. תחת זאת תלתה המאשימה את כל יתרה בתיק בניסוי שדה הראיה, שערך הבוחן. לא למותר לציין, כי גם ניסוי זה נעשה בחלקו שלא לפי ההנחיות והנהלים הקיימים בנושא. (ראה כמפורט לעיל בהכ"ד זו).

מכל האמור, אני מוצא כי חקירת התאונה ע"י המשטרה לא מוצתה במלואה, ובכך נגרמה פגיעה מסויימת ביכולתו של הנאשם להתגונן. משום כך אני מוצא לזקוף את אי מיצוי החקירה, לחובת גרסת המאשימה ואני מוצא בכך בהתאם ומנגד תימוכין לגרסת ההגנה.

סיכום והכרעה:

נוכח מכלול הראיות שהוצגו בפני, ובנסיבות החריגות והמיוחדות של תאונה זו כפי שהובא לעיל, ובמיוחד נוכח מקום התאונה כמתואר בהכרעת הדין בהרחבה, אני מוצא לנכון לקבוע כי הנאשם לא היה חייב בחובת זהירות קונקרטיית כלפי המנוחה במקום התאונה, זאת בהעדר אפשרות סבירה לצפות את נוכחותה שם.

העובדה שהצפיות להמצאות המנוחה במקום התאונה הייתה נמוכה מאד, יש בה כדי ללמד כי רמת התרשלותו של הנאשם לא הייתה גבוהה אף היא. זאת ועוד, אין טענה כי נהיגת הנאשם בוצעה במהירות, או בפראות, שהיה בהם כדי להעצים את התרשלותו.

העובדה שהנאשם "הופתע" משפיעה על חישוב זמן התגובה בצורה ניכרת, עד כי זמן התגובה יחד עם זמן הבלימה במקרה שבפני, כפי שהוצג ע"י מומחה ההגנה, הופכים את התאונה לבלתי נמנעת.

שורה של נתונים, כפי שפורטו לעיל, החיוניים לקביעת רשלנותו לכאורה של הנאשם ברף הנדרש לצורך הרשעה במשפט פלילי, נותרו כשהם בלתי נודעים, זאת בהיעדר עדות ישירה כלשהי באשר לתנועת המנוחה עובר לתאונה ובהעדר שחזור. לנתונים עובדתיים אלו חשיבות מכרעת, שכן בהם תלויה הקביעה האם היה ביכולתו של הנאשם להבחין במנוחה עובר לדריסתה ולמנוע את התאונה.

בהינתן כך, אין מנוס מלקבוע כי בהעדר צפיות כאמור, ובהתקיים חוסרים כמתואר בראיות המאשימה, לא הוכחה התרשלות הנאשם בנסיבות, וכי המאשימה לא הרימה את הנטל הראיתי המוטל עליה להוכיח את אשמתו של הנאשם מעבר לספק סביר. די בכך כדי להעלות ספק בדבר אשמתו של הנאשם, ספק ממנו הוא זכאי ליהנות.

משכך, מצאתי לזכות את הנאשם מהעבירה המיוחסת לו בכתב האישום, מחמת הספק.

מזכירות תעביר העתק הכרעת הדין לצדדים ולבאי כוחם.

המועד הקבוע למתן הכרעת הדין מבוטל. הנאשם ובא כוחו פטורים מהתייצבות נוספת בביהמ"ש. תיק המוצגים יועבר למשמורת במזכירות ביהמ"ש.

ניתן היום, ט' אב תשע"ד, 05 אוגוסט 2014, בהעדר הצדדים.