

גמ"ר 7588/05/16 - מדינת ישראל נגד אליהו חבושה

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

גמ"ר 7588-05-16 פרקליטות מחוז תל אביב פלילי נ' חבושה
בפני כב' השופט אהרן האוזרמן
בעניין: מדינת ישראל
המאשימה ע"י פרקליטות מחוז תל אביב (פלילי)
ע"י ב"כ עוה"ד ניר ביטון ומתמחה שיר בן דויד
נגד
הנאשם אליהו חבושה
ע"י ב"כ עוה"ד דוד גולן ועוה"ד דימה קרביצקי

הכרעת דין

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו אחריות לגרם תאונת דרכים בנסיבות של נהיגה ברכב 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"] וכן בעבירה של נהיגה בקלות ראש שגרמה לחבלות של ממש, עבירה לפי סעיפים 2)62 (2) ו-38(2) לפקודת התעבורה.

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

אותה עת נסעו ברכב פרטי (הונדה) בני הזוג הירשברג, בדרך קרן היסוד, מצפון לדרום ונכנסו לצומת בחסות האור הירוק שדלק ברמזור בכיוון נסיעתם. לי שלום הירשברג, הייתה בשבוע ה-40 להריונה 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 בעובדות כתב האישום), כי אותה עת שרר ערפל כבד בצומת.

על פי הנטען בכתב האישום, הנאשם הגיע אל הצומת כאמור, לא הבחין כלל בצומת, או ברמזורים, לא ראה את האור האדום שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו, חצה את הצומת בנסיעה רצופה מבלי להאט את הרכב, ופגע בעצמה ברכבם של בני הזוג, בצדו הקדמי ימני של הרכב. כתוצאה מכך, נפגעה לי באורח בינוני חבלות של ממש, בכך שנגרמו לה שברים באגן. 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 ילדה לי, בנייתוח קיסרי, את ביתה התינוקת בת, שנולדה חיה בשעה 08:00. בשעה 08:40 נקבע מותה

של התינוקת בת [להלן: "המנוחה"] כתוצאה מהחבלות שספגה בתאונה, שבר בגולגולת ופגיעה 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 פרטי הרשלנות המפורטים בסעיף 12 לעובדות כתב האישום, אותם ניתן להפריד ב- 3 מישורים:

- א. הנאשם נכנס לצומת כשאור אדום דולק ברמזור בכיוון נסיעתו, מבלי ששם לבו לכך כי יש במקום צומת, או רמזור, לא הבחין ברכב המעורב שחצה את הצומת לפניו ופגע בו מבלי לבלום, בלימה שעשויה הייתה להפחית את הנזק (למנוע התוצאה הקטלנית).
- ב. הנאשם לא התאים את אופן נהיגתו לראות המוגבלת ולערפל הכבד ששרר בדרך בה נהג ולא האט את מהירות נסיעתו כשנכנס לצומת, בשום שלב.
- ג. הנאשם נהג ברכב (בשעה 06:30 בבוקר) לאחר שלא ישן די בלילה, והיה שרוי במצב של עייפות קיצונית.

נטען כלפי הנאשם כי במעשיו המתוארים, גרם ברשלנותו, למותה של המנוחה, ולחבלות של ממש לבני הזוג המעורבים, ואף נחבל בעצמו.

הנאשם כפר בכתב האישום ובאחריות לתאונה. לטענתו, לא הוכח כי נכנס לצומת בניגוד לאור אדום. הנאשם מכחיש כי נהג במצב של עייפות. לשיטתו לא ראה ולא יכול היה לראות את הצומת או הרמזורים במקום, בשל תנאי הערפל הכבד ששרר בדרך. בשל הערפל, נהג כשהוא ניצמד לקו ההפרדה המסומן לאורך השול מימין, כך מצא עצמו באופן פתאומי בתוך הצומת והיה מעורב בתאונה. לשיטתו באופן נהיגתו כמתואר, לא התרשל כלל והתאונה הייתה לנעשה בלתי מנערת.

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 התרשלנותו 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 טובה ולא ניתן לראות בו את האור שדלק ברמזור בכיוון נסיעת הרכב המעורב, הרי שניתן להבחין כי בעת התאונה האור ברמזור לפניו שמאלה (המוצב בכיוון נסיעת הרכב המעורב) דולק באור צהוב.

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

עוד נראה בסרטון כי למרות הערפל, ניתן להבחין בצומת וברמזורים, בנוסף רכב הנאשם נראה נכנס לצומת בנסיעה רצופה ומבלי להאט כלל. בשל מגבלה טכנית (קיטועי זמן בסרט) לא ניתן היה לחשב (ע"י מומחה המאשימה) את מהירות נסיעת רכב הנאשם, אולם לשיטת המאשימה נראה כי הרכב נוסע בנסיעה מהירה ואינו מאט כלל בכניסה לצומת.

המאשימה מבקשת לאמץ את תכנית הרמזורים וכן לקבוע כממצא עובדתי כי מערכת הרמזורים בצומת פעלה בעת התאונה באופן תקין וללא תקלה זאת על בסיס שורה של ראיות, כולל בעיקר מסמך שכותרתו "תע"צ תקינות רמזורים" ומסמך נוסף שנערך כתוספת לראשון, לגביהם העיד בביהמ"ש עד התביעה דורון קישון, מנהל בחברת "וימאזור" המתחזקת את הרמזורים בצומת.

בנוסף מתבססת המאשימה על עדויות הנאשם, המעורבים ונהגים נוספים שהזדמנו לצומת לאחר התאונה שהעידו כולם כי מיד לאחר התאונה הבחינו כי הרמזורים פועלים בצומת בצורה הנראית רגילה ותקינה, הינו האורות ברמזורים דולקים ומתחלפים במחזוריות.

כתב האישום מתבסס בנוסף על חוות דעת מומחה שערך בוחן תאונות דרכים מטעם המשטרה, רס"מ שלמה מזרחי (ע.ת. מס' 5). הבוחן העיד בביהמ"ש נחקר בחקירה נגדית ואף לאחר שתיקן בעדותו מספר טעויות בחוות דעתו שנבעו "מבלבול" או "מטעות 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 לדרך, מבחין בהתקרבו לצומת באור האדום הדולק ברמזור, ועוצר. לחילופין התאונה הייתה נמנעת לו היה הנאשם מפחית ממהירותו בשל תנאי הדרך הקשים, הערפל הכבד, מאט את מהירות נסיעתו או אף עוצר את רכבו בשטח שול הדרך (הרחב).

הנאשם התרשל בכך שהמשיך לנסוע באותו אופן למרות הערפל הכבד אשר על פי עדותו הוא עצמו הפך יותר ויותר כבד, עם המשך נסיעתו והתקרבו לצומת. הנאשם התרשל בכך שהמשיך בנסיעה ונכנס לצומת מבלי שהבחין כלל כי הוא נכנס לצומת ומבלי להאט כלל, עד לפגיעה ברכב המעורב.

נטען כי לו היה הנאשם נוהג באופן זהיר כמצופה בנסיבות, גם אם היה פוגע ברכב, עצמת הפגיעה במנוחה הייתה ככל כנראה פחותה בהרבה, וייתכן כי התוצאה הקטלנית הייתה נמנעת.

פרשת ההגנה:

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, למרות הצהרת הסנגור לפרוטוקול ביהמ"ש (בישיבה מיום 16.01.17, עמוד 53 בפרוטוקול) כי בידו חוו"ד מומחה מטעם ההגנה (אינג' גדי ויסמן) וכי יעבירה בהקדם כשתהיה מוכנה לתובע.

הנאשם כפר בכל פרטי הרשלנות המיוחסים לו בסעיף 12 לכתב האישום, ובמיוחד טען כי לא הוכח כי נכנס לצומת באור אדום.

גרסתו בתמצית היא כי התאונה הייתה בלתי נמנעת מצדו שכן נהג בדרך שאינה מוכרת לו, נקלע לתנאי ערפל כבד, שהלך ונהיה יותר ויותר כבד על פני הכביש, עד שהנאשם לא ראה כלום ממה שלפניו, הדבר היחיד שהנאשם לדבריו ראה בנסיבות אליהן נקלע כמתואר, הוא קו ההפרדה המסומן בצבע צהוב לאורך השול מימין. הנאשם עקב אחרי קו ההפרדה 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 בשול משום שלא היה מקום רחב מספיק בשול המתאים לכך וחשש להיפגע מרכב אחר. לטענתו, נהג במהירות נמוכה. הנאשם מכחיש את הטענה כי היה עייף באופן קיצוני מכיוון שלא ישן בלילה הקודם. לשיטתו ישן במהלך הערב לפני שיצא לבלות, עד שעה 22:00, וכן הוא רגיל בעבודה במשמרות בשרותו הצבאי, כולל משמרות לילה, לא חש בכל עייפות, היה ערני וכשיר לנהוג באופן מלא.

בסיכומיו, מרחיב הסנגור המכובד את טיעונו בהתאם לגרסת הנאשם וטוען לגבי כתב האישום כלפי אופן ניהול החקירה וכלפי ראיות המאשימה את הטענות הבאות, המובאות להלן בתמצית:

א. המאשימה במחדלה לא רשמה כלל בעובדות כתב האישום כי- "בעת התאונה הרמזורים בצומת פעלו והיו תקינים" בכך נפגעה "הוגנות ההליך" ויכולת הנאשם להתגונן.

ב. המאשימה כפועל יוצא מכך, אף לא צרפה לרשימת עדיות בכתב האישום תע"צ תקינות של מערכת הרמזורים בצומת כנדרש וכפי שמקובל בחקירת תאונת דרכים בצומת מרומזר. זאת ועוד ברשימת עדיות התביעה אין כל עד היכול להעיד לעניין תקינות מערכת הרמזורים.

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

ד. עד התביעה מס' 8, מר דורון קישון שהעיד לגבי תקינות הרמזורים, הוא סמנכ"ל בחברת "וימאזור" המועסקת כקבלן משנה על ידי הרשות המקומית, ואינו יודע לאשר את תקינות הרמזורים, הן משום שהוברר

בעדותו כי החברה בה הוא עובד אינה מקבלת ישירות מידע על תקלות ברמזורים אלא על פי הודעה של הרשות המקומית המקבלת מידע על התקלות, והן משום שעדותו לקתה בחסר רב, ולטענת הסנגור פסולה בהיותה 'עדות שמיעה'.

ה. **"תכנית הרמזורים"** שבבסיס כתב האישום [ת/18] אינה קבילה, ועל ביהמ"ש להתעלם ממנה למרות שהוגשה, משום שהמאשימה הגישה אותה בתוך "תיק המוצגים" או באמצעות העד קישון, שלא באמצעות עורכה.

ו. אמרה שמסר הנאשם לבוחן המשטרה בחקירתו בבית החולים, עליה מסתמכת המאשימה כ"ראשית הודיה" אינה קבילה משום שנתקבלה על ידי הבוחן בחקירת הנאשם בלא שהוסברה לו זכותו להיוועץ בעורך דין, ותוך הפרה של זכות ההיוועצות. משהוגשה האמרה, בלא שנתקיים לגביה "משפט זוטא" (למרות עתירת ההגנה) אין לתת לאמרה כל משקל גם משום דרך קבלתה וגם משום שהאמרה נגבתה בעת שהנאשם היה מבולבל ותחת טיפול תרופתי ובאופן מניפולטיבי.

ז. מאחר ואין ראיה כי הנאשם עבר באדום יש להניח לזכותו כי עבר באור ירוק. גם אם לא שם ליבו לדרך ולא ראה כלל את הצומת ואת הרמזורים, לא ניתן לשיטת ההגנה להוכיח את הקשר הסיבתי בין נהיגת הנאשם לבין קרות התאונה ולא ניתן לבסס על מצב הדרך (הערפל הכבד) את יסודות הרשלנות הנדרשים להרשעה בעבירה של גרם מוות ברשלנות.

ההגנה מודה באפשרות להרשיע בעבירה של גרם מוות ברשלנות גם בהיותה של המנוחה עובר בעת התאונה. [ראה רע"פ **7036/11** 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 ציות לאור אדום ברמזור; 2. נהיגה רשלנית בתנאי ראות מוגבלת (ערפל כבד); 3. נהיגה במצב עייפות קיצונית.

1. אי ציות לאור אדום ברמזור:

השאלה העיקרית במחלוקת נוגעת כמובן למצב הרמזורים בצומת, היינו ראשית תקינותם ושנית האם הנאשם נכנס לצומת בניגוד לאור האדום. לצורך זה נדון על פי הסדר בעניינים הבאים:

א. תקינות הרמזורים; ב. תכנית הרמזורים; ג. צפייה בסרטון (מול תכנית הרמזורים) - האם הנאשם נכנס לצומת באור אדום; ד. קבילות ומשקל אמרה שמסר הנאשם בביה"ח.

א. תקינות הרמזורים בצומת:

אין ספק כי בכל תאונה שנגרמת בצומת מרומזר, על מנת לייחס למי מהנהגים עבירה של נהיגה באור אדום או אחריות לתוצאה הנגרמת מכך, על המאשימה להוכיח כי הרמזורים בצומת פעלו והיו תקינים בעת התאונה.

אי ציון העובדה בדבר "תקינות הרמזורים" בעובדות כתב האישום:

בטרם אנתח את הראיות שהוצגו לתקינות הרמזורים, ראוי לדחות את טענת הסנגור על פיה לא ניתן לקבוע את "תקינות הרמזורים" שכן עובדה זו לא נרשמה כלל כ"עובדה" בעובדות כתב האישום. לשיטתו נפל פגם בכתב האישום, נפגעה יכולתו של הנאשם להתגונן וקיימת פגיעה בהוגנות ההליך. טענה זו לא הועלתה ע"י ההגנה כטענה מקדמית, אלא הובאה לראשונה בסיכומי ההגנה.

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

"184. בית המשפט רשאי להרשיע נאשם בעבירה שאשמתו בה נתגלתה מן העובדות שהוכחו לפניו, אף אם עובדות אלה לא נטענו בכתב האישום, ובלבד שניתנה לנאשם הזדמנות סבירה להתגונן; אולם לא יוטל עליו בשל כך עונש חמור מזה שאפשר היה להטיל עליו אילו הוכחו העובדות כפי שנטענו בכתב האישום."

אני מוצא כי ניתנה לנאשם הזדמנות מלאה להתגונן מול הטענה כי הרמזורים בצומת היו תקינים.

ראשית, חומר החקירה כלל מסמך **"הודעה על תקינות הרמזור בעת התאונה" (ת/18ז)**, אשר הוגש לבית המשפט בהסכמת ההגנה בתוך תיק המוצגים. אין ספק כי ההגנה צילמה את חומר החקירה ובדקה את תיק המוצגים בטרם הסכימה להגשתו. העובדה כי המאשימה מגישה ראיות להוכחת תקינות הרמזורים הייתה ידועה להגנה מהישיבה הראשונה ובטרם כפירתה. בנוסף, בהמשך ועוד בטרם החלה שמיעת ראיות בתיק, הגישה המאשימה אגב השלמת חקירה (באישור פרקליט המחוז) מסמך תוספת לנ"ל **"עדכון מיום 26.12.16" (ת/18ז)** לגביו התנגדה ההגנה והתקיים דיון. לא ניתן לומר בשום אופן אם כך כי ההגנה הופתעה בטענה חדשה.

ועוד, עד תביעה מס' 8, נחקר ארוכות על ידי ההגנה בחקירה נגדית לעניין תקינות הרמזורים, לגבי המסמכים שערך כאמור, וכן לגבי הכשרת עובדי החברה, הבדיקות והנהלים בחברה וכו' ובוודאי שניתנה להגנה הזדמנות מלאה להתכונן ואף לחקור את העד.

ראוי עוד לציין כי לאחר עדות מר קישון, הגישה ההגנה "בקשה לעיון בחומר חקירה לפי סעיף 74 וסעיף 108 לחסד"פ לחילופין" (כך במקור), לגביה התקיים דיון בפני מותב אחר וככל שהבנתי מתוך סיכומי הצדדים הועבר להגנה חומר חקירה נוסף מחברת "וימאזור" הנוגע לפיקוח ותחזוקת הרמזורים, אשר ההגנה לא מצאה מקום לטעון לגביו כל טענה נוספת.

מכל אלו אני מוצא כי ניתנה להגנה הזדמנות סבירה להתגונן אל מול עובדה נטענת זו, ולפיכך אין מניעה להרשיע את הנאשם בעובדה זו, הגם שלא נכללה בעובדות המפורטות בכתב האישום, הכול בהתאם לקבוע בסעיף 184 לחסד"פ כאמור.

ולגופו של עניין, אני מוצא כי המאשימה הצליחה להוכיח מעל לכל ספק סביר, כי הרמזורים בצומת 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 וימאזור בקרת תנועה וחניה בע"מ" המועסקת בפיקוח אחזקה וטיפול בתקלות במערכת הרמזורים בצומת. העד סיפר בביהמ"ש כי הוא אחראי על הפעלת כל צוותי הטכנאים של החברה, הוא עצמו טכנאי חשמל במקצועו ועוסק בתחום מזה כ-13 שנה.

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

"בתאריך הנ"ל התקבלה הודעה למוקד שירות אריאל וימאזור על תאונת דרכים. סיום טיפול 13:13. תקינות הרמזור (מנגנון, גלאים, שעון) נבדקים במהלך טיפול אחזקה חודשיים (אחזקה מונעת), כאשר הבדיקה האחרונה התבצעה 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 לענייננו. מהמסמך עולה כי מיום הבדיקה האחרונה בצומת, כ-12 ימים לפני התאונה ועד אחרי התאונה, לא נבדקו הרמזורים בצומת ובכלל זה מצוין במפורש כי "הרמזור, שעון הצומת, והגלאים בצומת" - "לא נבדקו".

מסמך תוספת ל-ת/18 הנ"ל שכותרתו "עדכון מיום 26.12.16" (סומן: ת/18ז) הוכן אגב השלמת חקירה מאוחרת להגשת כתב האישום (באישור פרקליט המחוז) והוגש בביהמ"ש למרות התנגדות ההגנה, לאחר שקבלתי מהמאשימה את תמצית השיקולים שהנחו את פרקליט המחוז באישור השלמת החקירה ומצאתי כי נתקיימו התנאים הקבועים להגשת המסמך, זאת על פי הנחיית פרקליט המדינה וההלכה הפסוקה. [ראה החלטתי מיום 16.01.17 ונימוקיה, בעמוד 44 לפרוטוקול].

על פי המסמך הנוסף, ת/18ז הנ"ל, מאשר העד כי בהמשך לפניית הפרקליט, בדק ברישומי המוקד בדיקה נוספת לגבי התאונה. העד מציין לענייננו כי:

"בתאריך 15.02.16 בוצע טיפול חודשי בצומת ועבד בצורה תקינה. מתאריך הטיפול ועד ההודעה על התאונה לא התקבלה הודעה כל שהיא על בעיה בצומת הנ"ל".

ביהמ"ש העיד מר קישון כי בדק בעצמו את הנתונים הקיימים במוקד החברה על פי תדפיס שהופק מהמחשב והוגש לבדיקתו ולחתימתו:

" המוקדנית מביאה לי לחתימה, אני מוודא מול הנתונים במחשב שאכן מה שהיא רשמה זה נכון ואז אני חותם. ... יש לנו רישום 10 שנים אחורה, כל הפניות שקבלנו לכל תקלה בצמתים. ברגע

עמוד 7

ששואלים אם הייתה תקלה ביום מסוים אני פונה ליום הספציפי ורואה אם הייתה תקלה".
[בפרוטוקול עמ' 52 ש' 16].

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

אני מקבל את עמדת ההגנה כי אין לראות במסמכים שהוגשו [ת/18ז ו- ת/18ז1] "תעודת עובד ציבור" על פי פקודת הראיות, זאת במבחן צורני ומהותי שלהם. יחד עם זאת, מאחר והעד קישון העיד בביהמ"ש ונחקר בין היתר גם על המסמכים שהוגשו, אין מדובר ממילא במסמכים שהוגשו במסגרת הכלל הראייתי הנוגע להגשת ראיות כ-"תע"צ" כלל שנועד "לחסוך" בהתייצבות העד בביהמ"ש.

הלכה למעשה המסמכים הוגשו כ-"אמרה" בכתב של העד, שניתנה מחוץ לכותלי ביהמ"ש, והם משקפים מעבר לתוכן הרשום בהם, כעין "הצהרת רצינות" המלמדת לגבי אמינות ומהימנות העד וכן יכולים ללמד על שיטת העבודה של החברה המפקחת על מערכת הרמזורים בצומת.

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

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

אכן העד לא העיד בביהמ"ש כעד מומחה. בוודאי שכל "עדות שמיעה" של העד אינה קבילה. אולם, העד העיד באופן הפשוט ביותר על נתונים המופקים ממחשב החברה בה הוא משמש כמנהל האחראי באופן ישיר על עבודת הטכנאים בחברה ומכאן אחראי ומפקח על תפעול ותחזוקה של הרמזורים בצומת. העד עשה רושם ישר ומהימן. כל שעדותו נותנת לנו הוא דיווח לגבי העדר רישום לגבי תקלות מדווחות ברמזורים בצומת לפני התאונה, וכן עדות (מתוך רישום במחשב) כי בדיקה תקופתית אחרונה פיזית של הרמזורים בצומת, שנמצאו תקינים, בוצעה כ-12 ימים לפני התאונה.

כבר נפסק כי אין המדינה חייבת בהבאת הראיות הטובות ביותר שניתן להשיג, קרי: הראיות המקסימליות, ודי אם תביא ראיות מספקות לשם הוכחת המוטל עליה. אין נפקא מינה אם היה לאל ידה להשיג ראיה, "טובה" יותר. אי הצגת ראיות טובות יותר, במידה ואכן היה דרוש הדבר, אינו מהווה גורם בעל משקל ראייתי לחובתו של הנושא בנטל השכנוע, אלא רק סיכון שהראיות שהוצגו ("פחות טובות") לא תספקנה להרים את הנטל. [ר' ע"פ **804/95 גרינברג נ' מ"י פ"ד מט (4) 208**, ע"פ **470/94 אוחיון נ' מ"י (לא פורסם)**]. ר' גם: ע"פ **2132/04 קייס נ' מ"י (לא פורסם)**].

מעדותו של העד קישון מצאתי כי קיימות ראיות לכאוריות ברמה טובה ומספקת לכך שמערכת הרמזורים בצומת תוחזקה באופן טוב מיומן ומקצועי, כך שניתן לקבוע כי לא סביר שהייתה תקלה כלשהי במערכת הרמזורים במועד התאונה.

2. תקינות הרמזורים בצומת על פי הנראה בסרטון האבטחה המתעד את התאונה - ת/16n:

המדובר בסרט באורך כ-3 דקות, שהועתק מצילומי מצלמת אבטחה המוצבת על גשר בר אילן בסמוך, המופנית כלפי הצומת. איכות הצילום בסרטון אינה טובה, בשל הערפל. אין בו צילום ישיר של אורות הרמזור בכיוון נסיעת המעורב (ישר), אלא רק צילום הרמזור במופע לפני שמאלה, שדולק באור כתום ברגע התאונה.

לאחר צפייה בסרטון, אני מוצא כי התיעוד המופיע בו, היינו האורות המתחלפים המופיעים לסירוגין ברמזור, בהתאם לתכנית הרמזורים (ת/18 ג') ובנוסף "התנהגות" כלי הרכב הנראים חולפים בצומת בכל הכיוונים, עוצרים, עומדים, ממתנים ברמזור ומתחילים שוב בנסיעה - תומכים במסקנה כי הרמזורים פועלים בצומת, ומעידים כראייה נסיבתית על תקינות הרמזורים.

ניתן לראות בסרט התנהגות כלי רכב, שעברו בצומת:

בין שנייה 1 לשנייה 24 - הרמזור המורה שמאלה (בכיוון המעורב) דולק באור אדום. רכב בצבע לבן (אלמוני) נראה חוצה את הצומת, מימין לשמאל, ככל הנראה באור ירוק.

בשנייה 23 ניתן להבחין כי אור צהוב מופיע יחד עם האדום ומיד מתחלף לירוק (שניה 25).

בשנייה 35 מגיע רכב נוסף וממתין בצומת, יחד עם הרכב הראשון, לרמזור שיתחלף בכיוון נסיעתם. **בשנייה 41** שני כלי הרכב מתחילים בנסיעה.

ברמזור שמאלה (מופע 25), נראה כי בשנייה 25 הרמזור מתחלף לירוק, ובשנייה 40 הרמזור מתחלף לאדום, רק אז כלי הרכב בכיוון הנגדי ממול, מתחילים את נסיעתם ישר.

בין שנייה 14 לשנייה 41 - כלי הרכב בכיוון הנגדי (ממול המעורב) עוצרים לפני הצומת ומתחילים בנסיעה לאחר עמידה במשך כ-25 שניות, עובדה המתיישבת בדיוק עם מופע הרמזורים כמופיע בתוכנית הרמזורים.

דקה 01:24 - הרמזור במופע לפני שמאלה מתחלף לירוק, אז חוצים את הצומת בכיוון הרכב המעורב, אוטובוס אדום ומימינו רכב לבן.

דקה 01:27 עד דקה 01:29 חוצה רכב שחור את הצומת בנסיעה אחרי האוטובוס בכיוון המעורב.

תיעוד התאונה עצמה מופיע **החל בדקה 01:35. בדקה 01:36** - נראה בבירור הרכב המעורב חוצה את קו העצירה ונכנס אל הצומת כאשר הרמזור המורה שמאלה התחלף לצהוב.

צפייה בסרטון כמתואר מבססת אכן לדעתי מסקנה הגיונית מתבקשת, כי מערכת הרמזורים נראית פועלת ללא תקלה, באופן שבו אורות הרמזורים בצומת דולקים, מתחלפים בהתאם לתכנית הרמזורים הקבועה בצומת, וכן נהגים החולפים בצומת נראים נוהגים על פי הרמזורים. מכאן אני מוצא ראייה נסיבתית טובה (נוספת), להוכחת תקינות הרמזורים עד רגע התאונה.

3. לוח תצלומים (תיעוד כוחות ההצלה):

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

התמונות צולמו זמן קצר אחרי התאונה, כפי שניתן לראות מפעולת כוחות החילוץ המתועדות בהם.

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

באמור יש ראייה נסיבתית נוספת לפעולה תקינה של הרמזורים בצומת.

4. גרסאות עדי ראייה ניטראליים - פעולת הרמזורים בצומת לאחר התאונה:

ע.ת מס' 3 צדיק בכור, הזדמן למקום בנהיגה ברכבו בכיוון בו נסע הנאשם, זמן קצר אחרי התאונה, הבחין לדבריו ממרחק באור ירוק ברמזור (למרות הערפל) וב-2 כלי הרכב הפגועים אחרי התאונה. העד נחקר בביהמ"ש ובעדותו מסר כי הבחין ברמזור פועל, האור הירוק דולק ללא תקלה.

ע.ת מס' 6 בטי צבר, הזדמנה למקום התאונה, הגיעה מכיוון קריית אונו, עמדה ברמזור אדום שהתחלף לירוק, פנתה שמאלה לתוך הצומת אז הבחינה ברכבים הפגועים ועצרה במקום. לדבריה הרמזורים פעלו באופן תקין וניתן היה לראותם.

אני רואה בתיאור שמסרו 2 עדי הראייה הניטראליים כאמור, ראייה נוספת לעובדה כי הרמזורים בצומת פעלו באופן תקין וללא תקלה, בעת התאונה.

5. גרסת המעורבים:

בביהמ"ש העידו בני הזוג, לי ויונתן הירשברג [ע.ת. 2 ו-3] ונחקרו בחקירה נגדית. התרשמתי מעדותו של כל אחד מבני הזוג בנפרד ובאופן עצמאי ואני קובע כי עדותם הייתה ישרה, כנה ומאופקת, וניכר כי נצמדו לעובדות כפי שנצברו בזיכרונם. אני מאמין לבני הזוג כי מסרו את מה שקרה על פי מיטב זיכרונם, נצמדו לעובדות הזכורות להם ונמנעו מהסקת מסקנות.

אני מקבל את עדותם כי הבחינו באורות הרמזורים מתחלפים כמתואר בעדותם בביהמ"ש מאדום לירוק, וזאת כראייה

לפעולתם התקינה של הרמזורים בצומת בעת התאונה.

6. גרסת הנאשם בהודעותיו במשטרה (ת/1 ו-ת/4) ובעדותו בביהמ"ש - לגבי פעולת הרמזור:

הנאשם נחקר במספר הזדמנויות במשטרה. כל החקירות תועדו בהקלטה ובתיק המוצגים הוגש תמלול של כל החקירות. בחקירתו במשטרה מיום 01.03.16 [ת/2], מסר הנאשם [גיליון 6 ש' 166]:

"הורדתי את החגורה שהייתי חגור בעת התאונה, דחפתי את כרית האויר של הנהג שנפתחה קדימה, בעטתי בדלת נהג שלי, יצאתי החוצה ואז ראיתי את הרמזורים שמעלי, עובדים, תקינים. לא יודע להעריך כמה זמן עבר מהתאונה ועד שהבטתי לרמזורים". [ראה תמליל חקירתו ת/3א עמ' 21 ש' 22-40].

בהמשך אותה החקירה, [גיליון 7 ש' 181], החוקר חוזר מתעכב על פרט זה, ושואל שאלת הבהרה:

**"ש. שוב, האם הייתה תקלה בצומת מרומזר, כמו מנורות שרופות, כמו הבהוב או כיבוי בעת התאונה?
ת. כשיצאתי מרכבי, ראיתי רמזור מעלי והבנתי שהכל תקין".**
[ראה תמליל חקירתו ת/3א עמ' 23 ש' 19-28].

בעדותו בביהמ"ש חזר הנאשם על דבריו ואישר בתשובותיו לשאלות הפרקליט בחקירה נגדית את הדברים כפי שמסר בחקירתו במשטרה [ראה: עמוד 81 לפרוטוקול, שורה 8 ואילך]. בחקירה חוזרת ע"י ב"כ הנאשם התייחס הנאשם שוב לאמרותיו במשטרה ואמר את הדברים הבאים:

"הבנתי את כוונת השאלה, אני לא מומחה, אני לא יודע לאבחן אם רמזורים תקינים או לא תקינים. מה שכן כשיצאתי מהרכב ראיתי רמזורים, ראיתי צבעים, ראיתי שיש רמזורים והם עובדים, זה הכוונה...". [בפרוטוקול שם, עמ' 84 ש' 1-3].

מעדותו של הנאשם עצמו כמפורט, אני מוצא ראיה מחזקת לפעולתם התקינה של רמזורים.

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

העד מתאר בחוות דעתו ובעדותו בביהמ"ש מתוך ביקור במקום בסמוך לתאונה, כי הרמזורים בצומת פועלים באופן תקין, לאחר שהבחין בצומת עצמו כי האורות מתחלפים באופן רציף ותקין. בנוסף, הוגש סרטון המתעד ניסוי שדה ראייה שערך הבוחן ביום 28.02.16, בבוקר למחרת התאונה [ת/16ד]. צפייה בסרטון לענייננו מראה כי הרמזורים בצומת פועלים.

העד קבע בחוות דעתו, כעניין שבמומחיותו, כי על סמך הראיות שנאספו הוא מוצא כי בעת התאונה הרמזורים בצומת פעלו כתקנם.

העד נחקר בחקירה נמרצת ע"י צוות ההגנה, לגבי דו"ח הבוחן והמלצתו להעמיד לדין את הנאשם. בדו"ח הבוחן נמצאו מס' טעויות, הבולטת בהם התייחסותו (השגויה) של הבוחן בדו"ח לצפייה בסרטון, בו רשם כי בסרטון נראה אור ירוק בכיוון נסיעת המעורב. הבוחן הסביר בעדותו בביהמ"ש את הטעות כטעות סופר, עת העתיק באופן שגוי את ממצאי המומחה גור-אל לדו"ח הבוחן.

אבהיר ואדגיש כי את המסקנה בדבר פעולתם התקינה של הרמזורים בצומת, אני מבסס באופן ישיר על בחינת חומר הראיות הגולמי, עדותו של העד קישון בבימ"ש, צפייה בסרטון ובלוח התצלומים והתרשמותי מהעדים - ולא על קבלת מסקנות הבוחן שבחוו"ד מומחה שערך, מכלי שני.

8. סיכום ומסקנה לעניין הוכחת תקינות הרמזורים:

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

נדרש לשלול את האפשרות התיאורטית (והרחוקה) כי תקלה רגעית וזמנית שארעה בדיוק בשעת התאונה, גרמה לתאונה. במקרים רבים יטען הנאשם כי עצם קרות התאונה מעיד דווקא על תקלה כזו, שהיא הסיבה לתאונה, במיוחד כאשר 2 הנהגים טוענים באופן שווה, כי נכנסו לצומת כל אחד מצדו, באור ירוק.

תקינות הרמזורים בעת התאונה נלמדת אם כן תמיד בראיות נסיבטיות, על בסיס תחזוקת הרמזורים, בדיקה תקופתית אחרונה תקינה, ומתוך העדר תיעוד לגבי רישום תקלות ברמזור. כאשר מוכח כי בוצעה בדיקת תחזוקה תקופתית בהתאם לנוהל המחייב ובמידה ולא נרשמו תקלות עד זמן סמוך ככל שקיים התיעוד לפני התאונה, סביר להניח כי הרמזורים פעלו בעת התאונה באופן תקין. מדובר במסקנה שניתן לקבלה 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 מרחוק ועל שעון אלקטרוני. אין מדובר במערכות מדידה המשמשות לאכיפת עבירות תעבורה המופעלות בידי המשטרה כדוגמת הממל"ז או ממא"ל, לגביהן התעוררו בעבר טענות שונות לגבי אמינות. הניסיון המצטבר אשר עולה גם מהעובדה כי לא הועלו עד כה טענות לעניין אמינות מערכות בקרת הרמזורים, מדגים כי קיימת "מסה קריטית" של מקרים המקימים "חזקה" עובדתית בדבר תקינות מערכת השליטה והבקרה על הרמזורים. מכאן שיש לתת משקל לעובדה כי לא תועדו במערכת בקרת הרמזורים תקלות ברמזורים בצומת, בסמוך לתאונה.

מבחינת סדר הבאת הראיות ברי כי המאשימה צריכה להוכיח כעובדה בסיסית את תקינות הרמזורים בצומת, בעת התאונה, שהרי מדובר ביסוד מיסודות העבירה.

במקרה שבפני המסמכים שהוגשו כמתואר [ת/18ז ו-ת/18ז1] אינם "תעודת עובד ציבור" זאת כאמור במבחן "צורני" ו"תכני" של 2 המסמכים. המסמכים התקבלו כראיה, מאחר ועורכם העד קישון העיד בביהמ"ש, והם מהווים "אמרה" חיצונית בכתב שלו. עדותו של העד קישון מתקבלת בעיני במלואה, ואני נותן משקל רב לעדותו בבית המשפט ביחס לטיפול ולאחזקת הרמזורים בצומת על ידי חברת "אריאל וימאזור" כאמור.

זאת ועוד, במקרה דנן לא נטען ע"י איש, כולל לא על ידי הנאשם או מי מהעדים הרבים שהתווספו במקום בסמוך ומיד אחרי התאונה, כי הייתה תקלה כלשהי ברמזורים, או כי אלו לא פעלו.

הנאשם בעצמו אישר בביהמ"ש כי לאחר התאונה ראה את הרמזור פועל באופן תקין במובן זה שראה אורות דולקים בעדשות הרמזור וכן את האורות מתחלפים לסירוגין. הנאשם לא חשד במקום וגם לא בחקירתו בהמשך ולמעשה אף לא בכל שלב עד לתחילת שמיעת ההוכחות במשפטו כי הייתה אפשרות לתקלה ברמזור, זאת כמובן בהתקיים העובדה כי הנאשם אינו טכנאי רמזורים, אלא ברמת ההבנה של נהג ממוצע.

עובדה מרכזית ומכרעת לעניין זה היא קיומו של תיעוד נרחב לפעולת הרמזורים בסרטון [ת/16ח]. הסרטון מתעד משך כ-3 דקות, את הצומת ואת כלי הרכב שחלפו בו. מצפייה בסרטון, כפי שהובא בהרחבה, ניתן להבחין באורות המתחלפים ברמזור המורה לפניה שמאלה וכן בכלי רכב המגיעים מכל הכיוונים לצומת (כולל מכיוון הגעת הנאשם!) אשר נראים מצייתים לאותות הרמזורים בצומת, עוצרים, עומדים, לפני כניסתם לצומת ומתחילים בנסיעה בהתאם.

התבוננות על הצומת כאמור עד לשנייה בה מתרחשת התאונה ממש, אינה מעלה כל חשד לתקלה ברמזורים. נהפוך הוא, יש בכך ראייה טובה ומובהקת לתקינות פעולת הרמזורים בצומת, אף בהשוואה אל תכנית הרמזורים.

בהצטברות הראיות המפורטות - עדות מר קישון, הסרטון, עדויות עדי ראייה ניטראליים, דברי הנאשם עצמו, מסמכים וחוו"ד שהוגשו בתיק המוצגים, כמפורט לעיל, על בסיס משקלן המצטבר של הראיות אני מוצא כי הוכח בפני ברמה הנדרשת, מעל לכל ספק סביר, כי הרמזורים בצומת פעלו בעת התאונה כתקנם.

לפיכך אני קובע כממצא עובדתי ומשפטי כי בעת התאונה או בסמוך לה, פעלו הרמזורים בצומת באופן תקין, בלא תקלה.

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

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

תביעה מס' 8 מר קישון שלא ערך אותם, והעיד בחקירתו בביהמ"ש כי את תכנית הרמזורים קיבל מהמשטרה. עקב כך טוען הסנגור כי תכנית הרמזורים אינה קבילה, ואף אם הוגשה כחלק מתיק המוצגים בלי שההגנה התנגדה או שמה לב לכך, הרי שבהתאם לסעיף 56 לפקודת הראיות [נוסח חדש] תשל"א-1971, המורה לעניין 'ראיה שנתקבלה שלא כדין' כי - **"ראיה שאינה קבילה במשפט פלילי ונתקבלה בטעות או בהיסח הדעת, לא תשמש הוכחה לאשמה ואין לבסס עליה שום פסק דין"** - אין להתבסס עליה.

אני דוחה מכל וכל טענה זו של הסנגור.

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

"תכנית הרמזורים" נערכה על ידי בוחן תאונות דרכים של המשטרה רס"מ שלומי מזרחי, כנספח לדו"ח הבוחן שערך והגיש כחוו"ד מומחה לביהמ"ש.

על גבי תכנית הרמזורים, שרטט הבוחן מזרחי את משך המופעים (ברמזורים) בכל כיווני הנסיעה 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: **"מופע 21 בכיוון נסיעת פרטית הונדה"**; **"מופע 24 בכיוון נסיעת פרטית יונדאי"**; **"בכיוון נסיעת כלי הרכב המעורבים אין ירוק משותף"**. בשולי הדברים שרשם בכתב ידו כאמור, הוסיף מר מזרחי את חתימתו.

העד מזרחי, בוחן תאונות דרכים מטעם המשטרה העיד כעד 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) וכוללת גם - טבלת זמנים ונפחים (ת/18ד); תרשים גל ירוק (ת/18ה); סיכום לוחות זמנים להפעלה (ת/18ו) מסמכים שאסף - מהווים כולם חלק מחוות דעת מומחה.

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

"x ערכתי את הממצאים הקשורים בתאונת הדרכים הנ"ל ורשמתי אותם בדו"ח הזה"
x ערכתי תרשים, צילמתי תצלומים ודוחות נוספים המצ"ב, החתומים על ידי ומהווים חלק בלתי נפרד מחוות דעת זו."

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

בשולי הדברים, יש להזכיר לסנגור כי ביום 26.12.16 העיד הבוחן מזרחי בבית המשפט ונחקר בחקירה נגדית קשה וארוכה על ידי עו"ד גולן. הסנגור אף לא היסס לכנות את הבוחן בפניו בתואר "שקרן" ובישיבה הבאה ביקש לתקן את הפרוטוקול כך שדבריו ירשמו. חלק נכבד מהחקירה הנגדית של הבוחן נסב סביב אותה תכנית הרמזורים, שערך העד. העד נשאל בהרחבה על התכנית שערך. כלל לא ברור אם כך, מדוע ההגנה בסיכומיה טוענת כי המסמך הוגש שלא על ידי עורכו, הרי חקרה בעצמה את עורך המסמך בחקירה נגדית. [עמודים 32-34 בפרוטוקול].

ג. ניתוח הסרטון המתעד את התאונה - השוואה לתכנית הרמזורים - האם הנאשם נסע באדום - האם ניתן היה להבחין ברמזור למרות הערפל:

הוגשה בהסכמה חוו"ד מומחה [ת/17] של רס"מ רון גור-אל, מומחה לניתוח ראיות דיגיטאליות שביצע העתקה והגדלה דיגיטאלית של הסרטון, מסקנתו: "**...ניתן לראות שהאור לפנייה שמאלה מתחלף מירוק לצהוב, כאשר הרכב הלבן נמצא בסמוך לקו העצירה במסלול הנסיעה ישר**". הסרטון הוקרן באולם ביהמ"ש מספר פעמים ברצף, במסגרת טיעוני פתיחה של הפרקליט וכן בפרשת ההגנה בפני הנאשם, כאשר בהזדמנות האחרונה הוקרן על גבי מסך גדול באולם. אוסיף התרשמתי כי ניתן לראות בסרטון באופן טוב את האור ברמזור לפנייה שמאלה דולק ומתחלף כמתואר.

צפייה בסרטון [ת/16ח] מובילה למסקנה כאמור, לפיה הרמזורים בצומת פעלו באופן תקין. ניתן להבחין באור ברמזור גם מהמקום המרוחק יחסית מהצומת, דרך עדשת המצלמה. אף התנהגות כלי הרכב השונים בצומת לאורך 3 הדקות המתועדות בסמוך ועד לתאונה עצמה, מלמדת כי הראות בשטח הצומת ובכניסה לצומת, למרות הערפל ששרר במקום, הייתה מספקת וניתן היה להבחין בצומת וברמזורים לפני הכניסה לצומת מכל הכיוונים.

המעורבים, וכן 2 עדי ראיה ניטראליים, נהגים שהגיעו לצומת מיד לאחר התאונה, העידו כי הבחינו באורות הרמזור ממרחק ובטרם נכנסו לצומת. על פי גרסת הנאשם כלל לא ראה את הצומת או את הרמזורים. לנאשם אין לפיכך כל גרסה מעדות ראיה שלו, לגבי האור שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו.

ניתן להבחין בסרט בנאשם נכנס לצומת בנסיעה רצופה ובלי האט. על פי מומחה התביעה לא ניתן לחשב את מהירות הנסיעה (בשל קיטועי זמן בסרטון) אולם התרשמתי כי הנאשם נוסע מהר (במהירות שאינה סבירה לתנאי הערפל הכבד בדרך).

השוואת הסרטון אל תכנית הרמזורים בצומת מובילה למסקנה (המתיישבת עם גרסת המאשימה) כי הנאשם חצה את קו העצירה באור אדום.

תיעוד התאונה מופיע בסרטון החל בדקה 01:35. בדקה 01:36 נראה בבירור הרכב המעורב חוצה את קו העצירה ונכנס אל הצומת כאשר ברמזור המורה שמאלה דולק אור צהוב. בדקה 01:37 - רכב הנאשם מגיע בנסיעה רצופה בלי להאט או לבלום ופוגע ברכב המעורב.

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

עמוד 15

מהשוואת התיעוד של רגע התאונה כמופיע בסרטון אל תכנית הרמזורים, עולה באופן חד משמעי כי בשנייה בה ארעה התאונה, דלק אור ירוק בכיוון נסיעת הרכב המעורב (מופע 21), ובכיוון נסיעת הנאשם דלק אור אדום. המסקנה היחידה היא כי הנאשם נכנס לצומת בניגוד לאור האדום ברמזור (מופע 24).

מצפייה בסרטון ומהתנהגות נהגי כלי הרכב המופיעים בו וכן על פי עדויות עדי הראייה הניטראליים, עדויות המעורבים, דברי הנאשם ועל סמך השוואה אל תכנית הרמזורים, אני קובע כממצא עובדתי ומשפטי כי למרות הערפל הכבד, ניתן היה לראות את הרמזורים בצומת מ-2 הכיוונים היינו מכיוון המעורבים ומכיוון הנאשם. הנאשם יכול וצריך היה לראות את האור הדולק אדום בכיוון נסיעתו.

אני קובע כממצא עובדתי ומשפטי כי הנאשם נכנס לצומת בניגוד לאור האדום שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו, וכי הרכב המעורב נכנס לצומת בחסות האור הירוק בכיוון נסיעתו.

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

המאשימה בקשה לקבל את אמרת הנאשם, כפי שנרשמה בדו"ח פעולה של השוטר בוריס וולפסון אשר פגש בנאשם בבית החולים, בחדר המיון, ערך לו בהסכמתו בדיקת נשיפון (שנמצאה תקינה) ובהמשך תשאול קצר, כפי שרשם השוטר:

"שאלתי את אליהו אם מסכים לבצע בדיקת נשיפון והוא ענה בחיוב אז בצע את הבדיקה ועבר בהצלחה. לאחר מכן אמרתי לו שאני רוצה לשאול אותו שאלה על התאונה אך עליו לדעת שהוא אינו חייב לענות לי על השאלה וזכותו להוועץ בעו"ד אך מכיוון שהוא שוכב במיון אני מבין שאין לו אפשרות להוועץ עם עו"ד לכן לא חייב לענות לי על השאלה, אליהו הראה נכונות לשתף פעולה ואמר שמוכן לענות בלי בעיה. שאלתי אותו מה קרה בתאונה"

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

"הוא ענה: 'נסעתי מבת ים שם הורדתי את חברה שלי, נסעתי הביתה לפתח תקוה שכונת שעריה והיה ערפל כבד לא יודע איך הגעתי לצומת שהגעתי לא ראיתי כלום, רק ראיתי את הקווים הלבנים על הכביש והגעתי לצומת ורציתי להמשיך ישר וראיתי את הקווים הלבנים ולחצתי חזק על הברקס אבל לא הספקתי לעצור והייתי כבר בתוך הצומת וראיתי את הרכב השני מגיע וראיתי שהרמזור שלי כבר אדום' "

השוטר מוסיף וכותב:

"שאלתי אותך [צ.ל: "אותו"] אז עברת באדום? והוא ענה לי שכן. אמרתי לו שירגיש טוב. הבאתי לאח שלו כרמל הזמנה לשימוע כשאחיו ישתחרר."

לעניין נסיבות התשאול/החקירה כמתואר ובמיוחד נסיבות מסירת האמרה בתשובה לשאלה האחרונה כפי שנרשמה על

ידי השוטר וולפסון, חלוקים הצדדים.

ההגנה טוענת כי מדובר בראיה לא קבילה שכן האמרה נגבתה מהנאשם בבית החולים בהיותו מטושטש בתרופות נוגדות כאבים, זמן קצר לאחר התאונה, וכן בלי שקוימה זכותו להיוועצות בעורך דין בטרם נחקר או נשאל שאלות לברור החשדות נגדו, על יד חוקר המשטרה.

ב"כ המאשימה טוען כי מדובר באמרה ספונטאנית שניתנה בפני איש מרות, בשלב מוקדם בתשאול ראשוני בטרם גביית עדות וכי השוטר נהג כשורה והודיע לנאשם את זכויותיו, לשתוק וכן גם לשתוק מאחר ואינו יכול להיוועץ בבית החולים, והנאשם ויתר על זכויותיו. השוטר שאל שאלה אחת ולא המשיך כדי לא לפגוע בזכויות הנאשם. לשיטת המאשימה האמרה עומדת בקריטריונים הקבועים בהלכה הפסוקה לעניין קבילות ואף משקל, ויתכן לראות בה אף ראשית הודיה.

ביום 26.12.16 התייצב בבית המשפט עד התביעה השוטר וולפסון, גובה האמרה (ע.ת מס' 4). בפתח עדותו ובטרם העיד, עתרה ההגנה במפתיע לקיים לאלתר משפט "זוטא" בנוגע לקבלת האמרה הכלולה בדו"ח הפעולה (ת/21) הנ"ל.

לאחר דיון דחיתי את הבקשה לקיים משפט זוטא, מאחר ומצאתי [כמפורט בהחלטתי בעמוד 23 לפרוטוקול] כי הבקשה צריכה הייתה להיות מוגשת בהזדמנויות קודמות בטרם העידו העדים שנשמעו, כי אין מקום לעצירת הדיון לשם עריכת משפט "זוטא" בקבילות דו"ח הפעולה וכי המקום הראוי לבדיקת טענות ההגנה כנגד קבילות האמרה ומשקלה הראייתי, הוא במסגרת עדות ראשית ובחקירה נגדית של השוטר וולפסון שנכח באולם וממילא ממתין להעיד. משום כך, הוגש דו"ח הפעולה בכפוף לחקירה נגדית. מיד אחר כך העיד העד ונחקר בחקירה נגדית.

בסיום חקירה נגדית כפי שעולה מהפרוטוקול ביקש ב"כ הנאשם בהסכמה להגיש את דו"ח הפעולה, שהוגש וסומן ת/21.

למרות שבסיכומיו התמקד הסנגור בעיקר בשאלת הקבילות נראה כי כוונתו הייתה לטעון לגבי משקלה של האמרה ואם נדייק טענת הסנגור בעיקר כלפי השאלה האחרונה שנשאל הנאשם היינו לפסקה - **"שאלתי אותך [צ.ל: "אותו"] אז עברת באדום? והוא ענה לי שכן"**.

לאחר שקראתי את דו"ח הפעולה ולאחר ששמעתי את דברי הנאשם בביהמ"ש, ואת ההסבר שמסר לעניין התשובה כפי שנרשמה, ראיתי בנוסף את תשובותיו בחקירה במשטרה כשהוטחה בו האמרה שנרשמה [בת/2 ובת/3] והתרשמתי מדברי השוטר בביהמ"ש, אני מוצא לקבל את ההסבר שנתן הנאשם לתשובה כפי שנרשמה - היינו כי לא מסר מיזמתו כי עבר באדום אלא מדובר בתשובה המאשרת מסקנה שאותה הסיק הבוחן והציג אותה בשאלה.

אני בדעה כי בין אם יקרא למפגש בין השוטר לנאשם בביה"ח "חקירה" ובין אם יקרא לו "תשאול ראשוני" - אין זה ראוי

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

בנסיבות בהן ניגש השוטר לנאשם בביה"ח ברור כי הוא נחשד בעבירות חמורות. גם ההסבר לגבי זכות ההיוועצות כפי שנרשם על ידי השוטר טומן בחובו "מלכודת" ואולי "תרגיל חקירה" שהינו ספק לגיטימי, וגובל בהטעיה של הנאשם, שכן אין זה נכון שהנאשם "לא יכול להתייעץ בביה"ח עם עורך דין" (למשל היוועצות טלפונית). אין לי ספק כי השוטר לא התכוון להכשיל את הנאשם או לפגוע בזכויותיו. מקובלת עלי "המוטיבציה" של השוטר כפי שהסביר בעצמו בביהמ"ש, שהיא לבדוק בדחיפות 2 סוגיות, הראשונה האם הנאשם שתה אלכוהול (בדיקת הנשיפון) והשנייה אם עבר באדום. בדרך לבדיקת השאלה השנייה מן הראוי היה להיזהר יותר בהסבר שניתן לנאשם.

כפועל יוצא מהאמור, במישור המשקל שאני מוצא לתת לאמרה שנגבתה מהנאשם כאמור - אני מוצא לתת לתשובתו לשאלה האחרונה כפי שנרשם בדו"ח הפעולה ת/21 משקל נמוך ביותר, עד אפסי. אני מקבל את עמדת ההגנה וקובע כי אין מדובר באמרה מסבכת מבחינת הנאשם.

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

2. התרשלות הנאשם - נהיגה במצב ערפל כבד:

שאלה חשובה ומהותית לא פחות מן השאלה אם הנאשם נכנס לצומת בלי לציית לאור האדום, היא שאלת התרשלות הנאשם בנהיגה במצב הערפל הכבד אליו נקלע.

הנסיבה המרכזית והמשפיעה ביותר על נהיגת הנאשם מחד וגם על רמת הזהירות המוגברת הנדרשת ממנו בנסיבות התאונה, היא תנאי הערפל הכבד ששרר בדרך, עובדה שאינה שנויה במחלוקת. מדובר בשאלה נורמטיבית מרכזית העומדת כאן להכרעה, האם הנאשם נהג באופן זהיר מספיק כמצופה מכל נהג הנקלע לנהיגה במצב של ערפל כבד.

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

הנאשם תאר את נסיבות נהיגתו עד לתאונה בחקירותיו במשטרה [ת/1 ו-ת/2] ובעדותו בביהמ"ש בהרחבה [בפרוטוקול עמודים 54-55]. גרסתו בתמצית היא כי נסע לכיוון ביתו, הגיע למחלף אלוף שדה (רמת גן) ורצה להגיע (דרך כביש 4) למנהרה בכביש 471. בכביש שררו תנאי ערפל. עוד במחלף אלוף שדה, "תפס אותו ערפל כבד". הנאשם נצמד לקו הצהוב המסומן לאורך השול מימין, וכך המשיך בנסיעה. הערפל הלך ונהיה יותר ויותר כבד על פני הכביש, עד שהנאשם לא ראה כלום ממה שלפניו, כך הגיע לצומת בטעות ומבלי שהבחין כלל בצומת.

בביהמ"ש עמד הנאשם על גרסתו כי הדבר היחיד שראה בנסיבות אליהן 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, בתוך הצומת, בהפתעה גמורה מבחינתו.

בביהמ"ש הסביר הנאשם בחקירה נגדית (לראשונה) כי בשלב מסוים "איבד" את הקו הצהוב שהוביל אותו וכך הגיע לצומת בטעות בלי שהתכוון כלל להגיע אליו. הנאשם חזר על כך בחקירה נגדית מספר פעמים, ועמד על גרסתו כי "איבד" את הקו הצהוב. למעשה הנאשם מודה כי מרגע זה המשיך לנהוג באופן "עיוור". לשיטתו לא הייתה לו אפשרות אחרת.

אני סבור כי רשלנותו של הנאשם בנסיבות, עולה נוכח כישלונו המתמשך להעריך את המצב בדרך שלפניו, והעדר נקיטת צעדים פשוטים ובסיסיים, המצופים ממנו בנסיבות, אשר היו מפחיתים באופן משמעותי את הסיכון כי הנאשם יגרום לתאונה כפי שארעה.

קיומו של ערפל כבד בדרך, הוא נסיבה המשליכה ישירות על חובת הזהירות המוגברת שהייתה מוטלת על הנאשם אותה עת. במיוחד כאשר הנאשם לפי התיאור שמסר בעדותו בעצמו חדל מלהיות "מופתע" מהערפל ש"תקף" אותו, שכן נסע כברת דרך בלתי מבוטלת תחת הערפל, אז הערפל התגבר והנאשם ממשיך לנסוע, ואז שוב הערפל נהיה כבד, עד אשר "לא ניתן לראות את הדרך".

לעניין "ההפתעה" שבערפל הכבד, ראוי להעיר כי בביהמ"ש הוברר כי הנאשם נתקל בערפל הכבד עוד בנהיגה קודמת שלו באותו לילה וכן הוצגה בביהמ"ש תכתובת הודעת "וואטסאפ" משעה 00:43 בה רשם לו חברו - "וואלה איזה ערפל".

הנאשם כשל במבחן הנהיגה המצופה מנהג סביר, בכך שהמשיך בנהיגה לאחר הופעת הערפל, ללא שינוי ולמעשה נהג באופן "עיוור" בעת שנכנס לצומת. כה "סומא" היה הנאשם על פי עדותו, עד כי לא הבחין כלל בצומת, בעמודי הרמזור, בתמרורים, ובאורות הרמזור. לא למותר להדגיש ולציין כי מדובר בצומת מואר, גדול ומרכזי. גם בסרטון המתעד את התאונה כאמור, ולמרות הערפל נראה הצומת ממרחק. ניתן לראות את ענן הערפל אולם הכביש עצמו על סימוני הנתיבים בו המסומנים בפסים זוהרים, עמודי הרמזורים, מעקות הבטיחות והתוואי הכללי, נראים בו היטב.

אמת, הסרט מצולם מכיוון נסיעת הרכב המעורב ולא מכיוון נסיעת הנאשם, אולם מדובר במצלמה הממוקמת במרחק רב מהצומת והיא סטטית. הנאשם בנהיגתו הולך ומתקרב לצומת, הוא מתבונן על הדרך בזוג עיניים ה"רואות" טוב יותר ממצלמה, ומכל מקום נדרש ממנו להתאים את מהירות נסיעתו ואף את אופן נסיעתו לתנאי הדרך.

ניתן לראות ולקבוע כי הנאשם יכול היה לראות את הצומת. מכאן נובעת רשלנותו בראש ובראשונה. רשלנותו של הנאשם מתבטאת בכך שהמשיך לנהוג בלי לנקוט אמצעי זהירות כמו להאט משמעותית את מהירות נסיעתו, להפעיל איתות אורות אזהרה (מסביב לרכב) ואף לעצור את הרכב בשול הרחב.

לעניין זה אני דוחה את טענת הנאשם בתשובה לשאלת התובע בחקירה נגדית, על פיה לא היה כל מקום במסלול נסיעתו בו ניתן היה לעצור בשול בבטחה, שכן גם על פי עדות הבוחן וכפי שניתן להתרשם מהתרשים ובמיוחד מסרטון (ניסוי שדה ראיה) שצילם הבוחן למחרת התאונה, קיים במקום במסלול נסיעת הנאשם לפני הצומת שול רחב, שרחבו גדול באופן ניכר מרוחב הרכב, וניתן היה לעצור בו בעומק השול במרחק בטחון מהכביש ובבטחה גמורה.

המבחינים לבדיקת ה-"רשלנות":

אחד מיסודות עבירת גרם מוות ברשלנות, אשר יוחסה לנאשם, הינה - "הרשלנות". סעיף 304 לחוק העונשין, קובע כי: **" הגורם ברשלנות למותו של אדם, דינו - מאסר שלוש שנים."**

סעיף 21(א) לחוק העונשין מגדיר 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) שבעבירה שעם פרטיה נמנית תוצאה שנגרמה על ידי המעשה או סכנה העלולה להגרם בשלו - העושה 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 שלפניו, בדרך בה נטל סיכון בלתי סביר להתרחשות התוצאה של מותו 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 לעניינו 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 אף עד כדי עצירת הרכב, בכל מקרה שצפויה סכנה לעוברי הדרך ובמיוחד ברשימת המקרים המפורטת בתקנה, בה אף נהיגה בתנאי ראות מוגבלת בדרך.

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:

(3) כשהראות בדרך מוגבלת מכל סיבה שהיא; "

הלכה פסוקה היא הוכחת הרשלנות, דורשות הוכחה של 3 תנאים מצטברים:

- 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.

על המאשימה להוכיח כי הנאשם הפר במעשה או במחדל, חובת זהירות שחב בה, משלא נקט באמצעי זהירות סבירים ומשנטל סיכון בלתי סביר להתרחשות התוצאה ובכך סטה מסטנדרט התנהגות סביר.

א. חובת זהירות מושגית/קונקרטי:

בין הנאשם בהיותו נהג, לבין המנוחה בהיותה נוסעת ברכב המעורב, קיימת חובת זהירות מושגית. בהיבט הכללי חב נהג חובת זהירות כלפי כלל המשתמשים בדרך, אשר נמצאים בתחום נהיגתו. בנוסף הפעלת "מבחן הצפיות" על פי סעיף 21(א) לחוק העונשין, מביאה למסקנה כי קיימת חובת זהירות קונקרטי, של הנאשם כלפי המנוחה. אני קובע כי אדם סביר יכול היה וצריך היה לצפות, במכלול נסיבותיו המיוחדות של המקרה, את קרות הנזק. וכפועל יוצא מכך, בנסיבות הקונקרטיות בהן פעל הנאשם, חרג הוא מרף התנהגות סביר וזהיר כפי שמצופה היה מנהג סביר אחר בנעליו.

הנאשם יכול היה, ובוודאי צריך היה, לצפות את האפשרות של התרחשות תאונת דרכים תוך פגיעה ברכב אחר וזאת מאחר ותנאי הראות הקשים והערפל הכבד מנעו ממנו לטענתו אפשרות לראות את הדרך לפניו ובכך היוו "תמרור" אזהרה עצמאי כלפי האפשרות כי יפגע ברכב או ברכוש. הערפל הכבד והעדר ראות לחלוטין, על פי גרסת הנאשם, מטילים על הנאשם אף חובת זהירות מוגברת בנסיבות.

ב. התרשלות הנאשם - האם הנאשם נקט באמצעי זהירות:

השאלה העומדת בבסיס הטלת אחריות פלילית על הנאשם היא האם הנאשם יכול היה לנקוט בדרך פעולה אחרת, כלומר לנקוט באמצעי זהירות כלשהם אשר היו מונעים את התאונה או מפחיתים מחומרת תוצאותיה, היינו, האם אלמלא ההתרשלות המיוחסת לנאשם התאונה הייתה נמנעת.

ב-עפת (נצ') **28434-05-13** איתי ברזל נ' מדינת ישראל, נדון ערעורו של נאשם שהורשע בגרימת מותה של הולכת

רגל על גבי 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 להרשעו בפלילים".

ובהמשך, אף זיכה את הנהג כאשר מצא כי:

"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, 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 ברשלנותו, בנסיבות שבפנינו, היינו בתאונת דרכים, עלינו לבחון האם הוכחו בפני בית המשפט מספר נתונים חיוניים לקביעת הרשלנות..."

במקרה דנן, קודם לכל טיעון אחר, יש לזכור כי הוכחו בביהמ"ש העובדות הבאות: הרמזורים בצומת פעלו, הנאשם יכול היה להבחין בהם למרות הערפל, בכיוון הנאשם דלק אור אדום וכן הנאשם לא הבחין כלל ברמזורים או בצומת.

הסנגור טוען בסיכומיו כי מאחר וקיים ספק לשיטתו לגבי האור האדום (טענה שנדחתה) לא ניתן לבסס את רשלנותו של הנאשם על בסיס הערפל הכבד, שכן גם אם לא ראה כלל את הרמזור, קיים סיכוי כי דווקא הנאשם עבר בירוק מכאן שהערפל ואופן הנהיגה של הנאשם אינם רלוונטיים לעניין הרשלנות, כיוון שקיימת אפשרות שהנאשם עבר בירוק בצומת.

באופן תמוה ביותר, נראה כי לשיטתו של הסנגור הדברים פשוטים וחד משמעיים: הצומת הוא צומת מרומזר. האשמה בתאונה יכולה ליפול (לשיטתו) רק על הנהג לגביו הוכח כי עבר באדום. אם קיים ספק אם הנאשם עבר באדום, לא ניתן להרשעו באחריות לתאונה בצומת, רק בשל העובדה כי לא ראה כלל את הרמזור או את הצומת. ה"רשלנות" לשיטתו של הסנגור, יכולה להתבטא רק ע"י הפרת החובה של "ציות" לרמזור. אם קיים ספק (יותר מספק סביר) באם הנאשם עבר באדום, לא ניתן להרשעו ברשלנות רק על סמך העובדה כי נהג בתנאי ערפל ולא ראה כלל את הצומת ואת הרמזור.

אני מוצא לדחות טענה זו מכל וכל - מעיקרא. יש לזכור כי כבר מצאתי כי הנאשם עבר באדום.

מעבר לכך, רשלנות הנאשם, כפי שנטענת בכתב האישום, עולה גם בכך שהמשיך לנהוג בתנאי ערפל כבד "כרגיל" בלי לנקוט זהירות מוגברת. מדובר בפרט רשלנות נפרד מפרט הרשלנות הנוגע ל'אי ציות לאור האדום' (או ל'נהיגה בהיותו עייף') המופיעים גם הם בנפרד בכתב האישום (סעיף 12).

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

לעניין זה ראוי לציין כי חובת הזהירות של הנאשם במקרה זה חלה גם כלפי נהג רשלן בצומת כלומר גם במקרה **התיאורטי** בו הנאשם נכנס בערפל כבד בלי שניתן לשיטתו לראות את האור ברמזורים, אך באור ירוק - ופוגע בצומת בנהג שנכנס באותן נסיבות בלי לראות, באור אדום.

מעשה רשלנות של אחר [ואפילו מעשה התאבדות מכוון] 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."

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."

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 - "צפיית 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, מאחר והנאשם לשיטתו לא ראה כלל את הדרך ברור כי הנאשם חייב היה להניח כי גם נהגים אחרים בכביש נתקלים באותו ערפל. הנאשם חייב היה לצפות את מעשה הרשלנות של האחרכולל את העובדה כי יתכן ונהג אחר יכנס לצומת בתנאי הראות הקשים, ואף באור אדום.

למעשה תנאי הערפל הכבד והמגבלה הכבדה על הראות בדרך "מבטלים" את ההנחה כי שאר המשתמשים בדרך יצייתו לרמזורים או לתמרורים המוצבים עליהם (התקפים במקרה של תקלה ברמזורים) ואף את ההנחה כי שאר הנהגים יבחינו בצומת או יצייתו לזכות הקדימה בו בהתאם לכיווני הכניסה לצומת (זכות הקדימה לרכב מימין).

בהמשך לאשר נסקר ונקבע לעיל, מן הראוי להביא מפסיקת ביהמ"ש העליון ב-רע"פ **6338/99** בוחניק נ' מ"י, תק-על 99 (3) 264, שכוחה ותוקפה יפה אף כאן, לפיה:

"... נהיגה במהירות סבירה היא מושכלת יסוד של כל אוחז הגה. המהירות הסבירה אינה ניתנת להגדרה כמותית מראש (להבדיל מהמהירות המירבית המותרת) המהירות הסבירה נגזרת, בין היתר, מתנאי השטח, תנאי הראות, מזג האוויר וכו'. לא דומה המהירות הסבירה ביום גשום למהירות הסבירה ביום בהיר ולא דומה המהירות הסבירה בדרך עקלקלה למהירות הסבירה בדרך הישר..." (שם, בעמ' 265).

תוך יישום האמור לעיל למקרה דנן, ניתן לקבוע בהתבסס על הראיות שבאו בפני, כי הנאשם לא נהג, עובר לתאונה, במהירות סבירה, כמתחייב מהערפל הכבד (והראות הלקויה), ששרר בסמוך לקרות התאונה, בצומת ובקרבתה.

משהפר הנאשם את חובת הנסיעה במהירות הסבירה מהווה הדבר ביטוי (אינדיקציה) להתרשלנותו [ראה: ע"פ (תל-אביב) **70212/99** 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 לתוצאה, אני קובע לשם הזהירות, כי בנסיבות שהובאו בפני אין בקיומו של הערפל הכבד, כדי לנתק את הקשר הסיבתי המשפטי בין מות המנוחה לבין התרשלנות הנאשם.

אני קובע כי נהג סביר שהוא "אדם מן הישוב" יכול וחייב היה לצפות מראש, את התרחשות התאונה, את הדרך בה התרחשה ואת התוצאה, וכי הנאשם נטל סיכון בלתי סביר בכך שהמשיך לנהוג למרות הערפל הכבד, לא האט מהירותו ונכנס לצומת בלי להבחין כלל כי הוא בצומת מרומזר.

מכאן אני מוצא לקבל את פרטי הרשלנות הנטענים בכתב האישום בסעיף 12א (לעניין העובדה כי הנאשם לא הבחין

כלל בצומת), ובסעיפים 12ב ו-12ג, וקובע כי הנאשם גרם למותה של המנוחה בנהיגה רשלנית, כמפורט בכתב האישום.

3. התרשלות הנאשם - נהיגה במצב עייפות קיצוני:

בכתב האישום נטען כאמור כי הנאשם התרשל בין היתר בכך ש- " **נהג ברכב לאחר שלא ישן בלילה, לא התאים את אופן נהיגתו למצבו הפיסי, ולא נקט בכל האמצעים למניעת נהיגה במצב קיצוני של עייפות**". לא יוחסה לנאשם עבירת נהיגה במצב השולל שליטה' אך נטען כלפיו פרט רשלנות כאמור.

עיינתי בחקירות הנאשם במשטרה, ובתשובותיו בחקירה נגדית בביהמ"ש. הנאשם מכחיש בעקביות את הטענה כאילו היה במצב קיצוני של עייפות, או במצב בו אינו מסוגל לנהוג ברכב או כשחושיו אינם עמו. מדובר מלכתחילה בנטל ראייתי קשה להוכחה. לא מצאתי בחומר הראיות ראיה טובה ברמה הנדרשת, על מנת לקבוע מעל לכל ספק סביר כי הנאשם נהג והיה במצב קיצוני של עייפות.

הנאשם בחור צעיר, מורגל לדבריו בעבודה בלילה ובמשמרות, נח וישן לדבריו (שלא נסתרו) עד שעה 22:00 בלילה הקודם, לדבריו אכל ונח גם בשעות הלילה ולא חש בסמוך לתאונה כל עייפות מיוחדת.

בהעדר ראיות מספקות, לא אוכל לקבוע כי הנאשם נהג במצב עייפות קיצוני ולפיכך אני מוצא לדחות את הנטען בכתב האישום בעובדה זו, כלפי רשלנותו.

4. על "מחדלי 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.

הסנגור טוען כי בחקירת התאונה על ידי הבוחן מזרחי כמתואר, מחדל חקירתי בסיסי וחמור. לשיטתו הבוחן נתפס לכלל טעות מראש וגיבש דעה קדומה שגויה לחובת הנאשם, לאחר שטעה בקריאת דו"ח הצפייה בסרטון של מומחה הראיה הדיגיטאלית (ע.ת. 5) כפי שהוברר בביהמ"ש. מכל האמור נטען כי נפגעה מראש ובמשך המשפט, יכולתו של הנאשם להתגונן.

הלכה שהשתרשה זה מכבר בנוגע לחקירת תאונות דרכים, היא כי על בוחני ת"ד של המשטרה לחקור כל טענה סבירה ואפשרית שמעלה נהג בנוגע לתאונה, שיש בהוכחתה ראיה לזכותו וכי אי חקירת טענות הנהג יכולה לעלות עד כדי "מחדל חקירה" המצדיק במקרים מסוימים אף את זיכויו. הטעם לכך הוא כי בוחני ת"ד של המשטרה הם גוף מקצועי יחיד המוסמך בחקירת תאונות דרכים וכן הם אלו שמגיעים מיד לזירת התאונה, זמן קצר לאחר התאונה, והנהגים צריכים להסתמך אך ורק על עבודת הבוחנות הנערכת על ידם. עבודתם צריכה להיות אובייקטיבית לחלוטין ולכלול בדיקה של טענות 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]:

" ... 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, הבוחן התעלם מגרסת הנאשם, לא בדק טענות שהעלה, כך בין השאר לא ערך שיחזור ולא בחן שדה ראייה במקום.

בתיק גמ"ר 5924-06-13 מ"י נ' גועבט (01.07.14) (פורסם בנבו), 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, למרות טענות הסנגור, לאחר שעיינתי בכל חומר הראיות, שמעתי את עדויות העדים ובכלל זה הבוחן, בביהמ"ש והעמקתי בטיעוני הצדדים לא מצאתי כי קופחה הגנתו של הנאשם בכל אופן שהוא. הנאשם נחקר מספר פעמים במשטרה וכל דבריו הוקלטו ותומללו. גרסתו נתקבלה באריכות וללא הפרעה. לא מצאתי כי קיימות טענות

כלשהם שהעלה הנאשם שלא נבדקו ברצינות.

אמרה שנגבתה מהנאשם בביה"ח תוך הפרת זכות ההיוועצות [ת/21], משקלה נמצא על ידי אפסי והיא לא נזקפת לחובת הנאשם כלל. מדובר באמרה קצרה ביותר [שאלה ותשובה] שאחריה השוטר חדל מהתשאול. התרשמתי כי לא היה בה כדי לפגוע בזכויותיו של הנאשם גם בהמשך חקירתו.

טעויות סופר של הבוחן בחוות דעתו גם אם משליכות על מקצועיותו, אינן מעידות בשום אופן על פי התרשמתי ובנסיבות, על כוונת זדון או על גיבוש עמדה או דעה מוקדמת של הבוחן לחובת הנאשם דווקא, בטרם החקירה, בניגוד לטענת הסנגור.

אשר לחלקיות המסמך בדבר תקינות הרמזורים [ת/18ז] והשלמת החקירה [ת/18ז1] אינני סבור כי מדובר במחדל חקירה, הפוגע ביכולתו של הנאשם להתגונן.

מכל האמור, אני מוצא כי במקרה שבפני, גם אם לא מוצתה החקירה במלואה לעניין הפקת מסמכי תקינות הרמזורים שלא נערכו כ"תעודת עובד ציבור", מאחר והעד קישון העיד בביהמ"ש ונחקר בחקירה נגדית מקיפה על ידי צוות ההגנה לא מצאתי כי יש לכך משמעות או פגיעה בהגנה.

מאחר ומצאתי כי בשום שלב לא נפגעה יכולתו של הנאשם להתגונן מול האישומים נגדו, אינני מוצא כי יש לזקוף את "אי מיצוי" החקירה באותן נקודות, לחובת גרסת המאשימה.

סיכום והכרעה:

לאחר שמיעת כל ראיות הצדדים, מצאתי כי הנאשם אחראי לתאונה ואחראי למותה של המנוחה **בת הירשברג ז"ל** ברשלנותו, מאחר ונכנס לצומת בניגוד לאור האדום שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו שעה שיכול היה ובוודאי שצריך היה להבחין ברמזור ולציית לו.

בנוסף התרשל הנאשם בכך שנהג ברכב בתנאים בהם הראות מוגבלת, עקב ערפל כבד, לא התאים את מהירות נסיעתו לתנאי הדרך, 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"סומא באפילה" ופגע ברכב המעורב.

אני מוצא יחד עם זאת, כי לא הוכח בפני כי הנאשם נהג אותה עת כאשר הוא שרוי במצב עייפות קיצונית ואני קובע כי לא הוכח (מעל לכל ספק סביר) כי התרשל באופן זה.

אמרת הנאשם בבית החולים (ת/21) קבילה, אולם משקלה הראייתי אפסי.

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

אני מוצא כי עובדות כתב האישום כמפורט הוכחו בפני כנדרש, ומעבר לכל ספק 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 המקיים "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** דמיאניוק 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.]

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

לאחר שבחנתי את ה"תרחיש" שהעלה הנאשם, לפיו התאונה בלתי נמנעת מצדו בשל הערפל הכבד וכן טענתו כי קיים

ספק של ממש אם נכנס לצומת באדום או שמא דווקא הרכב המעורב נסע באדום, מצאתי כי על בסיס חומר הראיות שבפני, במיוחד הסרטון, תכנית הרמזורים, ועדויות שהובאו במשפט כמפורט, סבירותו של התרחיש שמעלה הנאשם אינה עומדת במבחן המציאות, במבחן ההיגיון והשכל הישר, וההסתברות לחפות העולה ממנה אינה ממשית.

מבין שתי האפשרויות - האפשרות שהנאשם לא ציית לאור האדום כיוון שלא ראה כלל את הצומת ואת הרמזורים למרות שיכול היה להבחין בהם, על רקע העובדה כי נאשם יכול היה באמצעים פשוטים כגון האטת מהירות נסיעתו או עצירה בשול, למנוע את התאונה או לכל הפחות למנוע את תוצאתה הקטלנית, ובין האפשרות כי נהג הרכב המעורב עבר באדום והנאשם מצדו הופתע מתנאי הערפל שאינם בשליטתו, ומשום הפתעה זו לא היה בידו להגיב על מנת להצליח ולמנוע את התאונה - מקבל אני כגרסה סבירה ואפשרית במקרה זה, את האפשרות הראשונה.

אני מרשיע את הנאשם בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום: בגרם מוות ברשלנות, בניגוד לסעיף 304 לחוק העונשין, ובקשר עם סעיפים 40 ו-64 לפקודת התעבורה, וכן בנהיגה בקלות 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.