

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

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

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

בפני כבוד השופט אהרון משניות

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

הנאשמים

פואד אל עסייו

הכרעת דין א. כללי

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

באותה העת נהג בכביש 40 מר פליקס קקון (להלן: "**נהג האוטובוס**") באוטובוס ציבורי, מכיוון צפון לדרום אל צומת להבים, בנתיב האמצעי מתוך שלושת הנתיבים שהיו בכיוון נסיעתו, כשהוא מסיע נוסעים, ובסמוך אליו, בנתיב הימני של כביש 40, נהג סטפן האודן ברכב מסוג יונדאי (להלן: "**נהג היונדאי**"). בהמשך, הגיע הנאשם לצומת להבים כשהאור הדולק בכיוון נסיעתו אדום אז עצר את רכבו בקו העצירה בכניסה לצומת בנתיב הימני המוביל לכיוון רהט, וכעבור זמן של כחצי דקת המתנה ובעוד האור האדום דולק בכיוון נסיעתו, החל הנאשם בנסיעה קדימה ונכנס אל תוך הצומת.

הנאשם חצה את מסלול כביש 40 המוביל מדרום לצפון וחסם עם רכבו את נתיב הנסיעה של נהג האוטובוס שנכנס אל הצומת והגיע מימין לרכבו של הנאשם כשבכיוון נסיעתו דולק אור ירוק. בעקבות כך, התנגש נהג האוטובוס בעוצמה עם חזיתו בדופן הימנית ברכבו של הנאשם, דחף אותו קדימה עם כיוון נסיעתו עד לעצירתו בסמוך לאחר הצומת. עוד עולה מכתב האישום, כי נהג האוטובוס נדחף ימינה, פגע עם חלקו הימני בדופן האחורי שמאלי של רכב היונדאי שנסע בסמוך לאוטובוס וכתוצאה מכך, נדחף נהג רכב היונדאי ימינה, עלה על שטח ההפרדה ופגע בשלט שהיה מוצב עליו.

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

בדיון ביום 25.2.2016 (אשר התקיים בפני כב' השופט יואל עדן), הודיע הנאשם על מענה שונה לכתב האישום מזה שמסר קודם לכן ביום 11.1.2016, וכפר בכל העובדות המגלות עבירה של הריגה באופן מפורט, תוך התייחסות לסעיפי החלק העובדתי שבכתב האישום. הנאשם הודה שנהג ברכב הטיטה במועד ובמקום הנטענים בכתב האישום, אולם טען כי נהג האוטובוס שהגיע מצפון לדרום חצה את הצומת באור מהבהב ובמהירות של 105 קמ"ש.

הנאשם הוסיף וטען, כי נעצר ברמזור ולאחר המתנה למשך כ-5 דקות, נכנס לצומת וטעה לחשוב כי הרמזור לכיוון נסיעתו התחלף לאור ירוק. הנאשם טען עוד כי עובדות כתב האישום אינן מגלות את היסוד הנפשי לעבירת ההריגה אלא לכל היותר את היסוד הנפשי הקיים בעבירת הרשלנות, וציין כי לא ידע ולא צפה את התרחשות התאונה, וכי עצם המעבר באור אדום אינו מעיד על יסוד נפשי של מחשבה פלילית.

ב. ראיות הצדדים

כאמור לעיל, הנאשם ויתר על העדתם של כל עדי התביעה, ולכן כל ראיות התביעה הוגשו במסגרת תיק מוצגים מוסכם שכלל את המוצגים הבאים: דיסק מצלמות של צומת להבים רהט - סומן ת/1, דיסק ותמונות ממעבדת הצילום - סומן ת/2, דו"ח פעולה מאת השוטר אסף דרעי - סומן ת/3, חקירות נאשם - סומן ת/4-5, הודעת העד גיל אלקיים - סומנה ת/6, חקירות פליקס קקון (נהג האוטובוס) - סומנה ת/7 - ת/8, חקירת העד האודן סטפן (נהג היונדאי) - סומנה ת/9, חקירת העדה אוזן לורי (נוסעת האוטובוס) - סומנה ת/10, הודעת העד אלכסנדר קרזייה - סומנה ת/11, הודעת העד אריק מימון - סומנה ת/12, דו"ח נזקים מאת הבוחן שי ביטון - סומן ת/13, סקיצת התאונה מאת העד אלכסנדר קורזיה - סומנה ת/14, דו"ח בוחן תנועה מאת שי ביטון - סומן ת/15, לוח צילומים - סומן ת/16, מזכר מאת השוטר שי ביטון - סומן ת/17, לוח צילומים - סומן ת/18, מזכר נוסף מאת השוטר שי ביטון - סומן ת/19, חוות דעת הנדסית מאת רפ"ק אריאל כהן - סומנה ת/20, חוות דעת מומחה מאת רכז הבוחנים שרון סולמון - סומן ת/21, תעודה רפואית של הנאשם - סומנה ת/22, דיסק צילום הזירה - סומן ת/23, הודעה על תקינות רמזור - סומנה ת/24, תדפיס מנגנון צומת להבים - סומן ת/25.

בהגשת המוצגים הללו הסתיימה למעשה פרשת התביעה, ולאחר מכן החלה פרשת ההגנה, שבמסגרתה העיד הנאשם לבדו, ובעדותו למעשה הסתיימה פרשת ההגנה. להלן אפרט בקצרה את הראיות העיקריות בתיק: תחילה אסקור את ההתפתחויות בגרסת הנאשם, ולאחר מכן, אביא את תמצית עדותם של חלק מעדי התביעה, שעדותם רלבנטית להכרעה במחלוקת שבין הצדדים, כפי שאפרט להלן.

גרסת הנאשם

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

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

הנאשם נחקר שוב כעבור למעלה משבועיים, ביום 10.6.2015, בתחנת המשטרה, ובאמרה שנגבתה ממנו באותו יום אשר סומנה ת/5, הנאשם שב ביתר שאת על גרסתו, וטען פעם אחר פעם כי כשהגיע לרמזור, הוא עצר באור אדום, ורק לאחר שהרמזור התחלף לירוק הוא נכנס לצומת. כך בעמ' 2 בשורות 4 ו-8, בעמ' 3 שורות 38, 47, 50 ו-55, בעמ' 4 שורות 74, 79, 87, 92, 95, 98, 102 ו-104, ושוב בעמ' 5 שורות 110 ו-129. במהלך החקירה, הנאשם עומת עם מה שנראה בסרטון שמתעד את האירוע, אשר בו נראה כי הנאשם לבדו נכנס ברכבו לצומת, כשכלי רכב נוספים מכיוון נסיעתו נשארים במקומם, והשיב כי איננו יודע להסביר את הדברים, אולם הוא עומד על גרסתו כי נכנס לצומת באור ירוק.

לעומת זאת, במענה בכתב לכתב האישום, שהנאשם מסר באמצעות בא כוחו ביום 28.2.2016, הגרסה משתנה, והנאשם מודה בין היתר באמור בסעיף 7 לכתב האישום, כי נכנס לצומת כשברמזור מכיוונו היה עדיין אור אדום (סעיף 3 למענה), ומוסיף כי עשה זאת לאחר המתנה של 5 דקות ברמזור, לאחר שטעה לחשוב כי הרמזור לכיוון נסיעתו התחלף לירוק. באותו מענה נטען גם כי האוטובוס שהגיע מצפון לדרום, חצה את הצומת באור מהבהב במהירות של 105 קמ"ש, ונטען עוד כי הנאשם החל בנסיעתו, לאחר המתנה של 5 דקות ברמזור באור אדום.

ואילו בעדותו בבית המשפט שוב משתנה גרסתו. בפרוטוקול עדותו מיום 5.6.2016 מצוין הנאשם כי לאחר ששוחח עם עורך דינו הבין שטעה, אולם מוסיף כי כשנכנס לרמזור היה מול עיניו צבע ירוק (עמ' 23, שו' 16 ו-29). בהמשך החקירה הנגדית, הוא מוסיף כי כשישב עם עורך דינו הוא ראה שטעה, וכשנשאל מתי הבין שטעה, השיב כשראה עדויות שנכנס לצומת באור אדום (עמ' 24 שו' 10 ו-17).

גם בהמשך עדותו הנאשם מאשר כי אמר בתחילה כי נסע באור ירוק, ולאחר מכן הבין שטעה, ושהאור ברמזור לא היה ירוק כשהוא נכנס לצומת (עמ' 31, שו' 14 - 15). אולם לאחר מכן, שב הנאשם לגרסתו הקודמת, ואומר כי כשנסע - ראה ירוק מול העיניים, אולם אין הוא יודע ליישב גרסה זו, עם עדויותיהם של עדי ראיה לתאונה, שהעידו כי חצה את הצומת באור אדום (עמ' 33 שו' 10 - עמ' 34 שו' 6). דפוס דיבור דומה נשנה גם בהמשך העדות, כשהנאשם שב על גרסתו כי נכנס לצומת כשראה ירוק מול העיניים, ואין הוא יודע ליישב את גרסתו עם ראיות אחרות שמהן עולה כי נכנס לצומת באור אדום. הנאשם עמד על גרסתו גם כשעומת עם מה שנראה בסרטון שמתעד את התאונה (עמ' 45, שו' 18 - 19). הנאשם נשאל גם על טענתו במענה לכתב האישום, כי נהג האוטובוס נכנס לצומת במהירות של 105 קמ"ש ובאור ירוק מהבהב, והשיב כי אינו יודע (עמ' 34 שו' 26).

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

עד זה נהג ביום התאונה נשוא כתב האישום ברכבו הפרטי מסוג וולוו בצבע לבן, כשהוא נוסע מלהבים לכיוון צומת

להבים המרומזר, ובהגעתו לצומת להבים, ולאחר שהתכוון לפנות שמאלה לכיוון באר שבע, דלק בכיוון נסיעתו אור אדום, העד עצר ראשון בצומת בנתיב השמאלי ולא זכר האם נכח בשלב זה הנאשם בתוך הצומת או שמא הגיע אחריו, אך זכר כי עמד בצד ימין שלו, בנתיב הימני, כשהאור הדולק לכיוונם היה אדום. העד ציין, כי לפתע הבחין בנאשם מתחיל בנסיעה אל תוך הצומת כשכל הזמן, דולק אור אדום, ועל רקע המתנתם הממושכת לרמזור שיתחלף, סבר כי לבטח חושב הנאשם שקיימת תקלה ברמזור. בהמשך, מסר העד כי האוטובוס אשר לא ניתן היה להבחין בו (בגלל משאיות שעמדו בנתיב לפנייה שמאלה לכיוון להבים) הגיע מכיוון צפון לכיוון דרום. העד הוסיף בהודעתו, כי רק לאחר קרות התאונה הבחין כי החלה תנועה מכיוון רהט לכיוון להבים ורק לאחר מכן התחלף האור לירוק בכיוון נסיעתו.

אמרותיו של עד תביעה 5 - נהג האוטובוס פליקס קקון (ת/7 - ת/8)

נהג האוטובוס נחקר תחת אזהרה, ומעדותו עולה כי נסע באור ירוק מלא ברמזור וכשהתכוון לצאת מהצומת מצד שמאל, היה לפניו סמי טריילר, אשר עמד בנתיב לפנייה שמאלה לכיוון להבים, ובעת שנכנס אל הצומת הבחין ברכבו של הנאשם אז קרתה התאונה הטרגית. כמו כן, נהג האוטובוס הכחיש כי נכנס אל הצומת כשהאור לא היה ירוק מלא, וגם בעת שעומת עם תוצאות דסקת הטכוגרף ולפיה נסע במהירות של 105 קמ"ש טען, כי המהירות המקסימלית לה הוא מוגבל היא 104 קמ"ש ואף האט נסיעתו בעת כניסתו אל הצומת.

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

מהודעתו עולה כי ביום התאונה חלף עם רכבו על צומת בית קמה ולאחר מכן הבחין בנהג האוטובוס כשבכל אותה העת הוא נוסע אחריו, עד לצומת להבים, והוא מבחין היטב כי האור בכיוון נסיעתם של השניים, ירוק, המשיך בנסיעה כשטווח נסיעתו מאפשר לראות בבירור את הרמזור. לאחר מכן, ובעת התקרבות האוטובוס אל הצומת, הבחין בהאטה חזקה מאוד של נהג האוטובוס, אז בלם בכדי להימנע מפגיעה בו, רכבו סטה ימינה ופגע עם החזית בעמוד שילוט ונעצר.

דו"ח בוחן ת/15

מעדותו המפורטת של בוחן התנועה, שי ביטון, מיום 21.5.2015, הכוללת התייחסות לתנאי השטח, נוסחאות בלימה, מצלמה המוצבת בצומת מכיוון צפון לדרום, לרבות תרשימים ודוחות נוספים שהונחו בפניו עולה כי הגורם לתאונה נעוץ באי ציותו של הנאשם לאור האדום שדלק בכיוונו.

ג. טיעוני המאשימה בסיכומיה

במסגרת סיכומיה בכתב ביקשה המאשימה לקבוע כי היא עמדה בנטל המוטל עליה, והוכיחה מעבר לכל ספק סביר, את עובדות כתב האישום. לכן ביקשה המאשימה כי בית המשפט ירשיע את הנאשם בשתי העבירות שיוחסו לו בכתב האישום. בהקשר זה הפנתה המאשימה למוציגים שהוגשו בהסכמתו של הנאשם, וטענה כי מקום בו הוגשו הראיות בהסכמה ללא חקירת העדים, כמוה כהסכמה לאמיתות תוכנם.

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

המאשימה הפנתה גם לאמרתיו של הנאשם, שהראשונה שבהן נגבתה ביום 24.5.2015 בבית החולים סורוקה, ובה מסר הנאשם את גרסתו הראשונה לפיה הגיע לרמזור בצומת להבים, כשאור אדום דלק בכיוון נסיעתו, הוא עצר בנתיב הימני, ולאחר שהתחלף הרמזור לירוק החל לנסוע ואינו יודע מה קרה לאחר מכן. גם באמרה השנייה שנגבתה ממנו בתחנת המשטרה ביום 10.6.2015, שב הנאשם על גרסתו כי הוא בטוח שנסע באור ירוק, ועמד על כך גם כאשר עימתו אותו עם ראיות סותרות.

המאשימה הפנתה גם לעדותו של **גיל אליקים** (ת/6) אשר נהג ברכב מסוג וולבו בצבע לבן, ונכח בזירת התאונה עת יצא מכיוון להבים, ועמד ברמזור משמאל לרכבו של הנאשם כאשר האור ברמזור מכיוון נסיעתו היה אור אדום. גיל מצין בעדותו כי בזמן שרכבו עמד לצד רכבו של הנאשם בצומת, הוא הבחין לפתע כי רכב הטיטה של הנאשם החל בנסיעה תוך שהוא נכנס אל הצומת באור אדום. העד סבר כי יש תקלה ברמזור, שהתבטאה בין היתר בהמתנה ממושכת יחסית בצומת באור אדום. בהמשך הודעתו סיפר העד כי ראה את האוטובוס מתנגש בדופן הימני של רכב הטיטה והודף אותו מעבר לצומת לכיוון דרום, ולאחר מכן החלה הנסיעה מכיוון רהט לכיוון להבים, ורק אחריה שב האור הירוק לרמזור שבכיוון נסיעתו.

עוד הפנתה המאשימה לאמרתו של **נהג האוטובוס** מיום 21.5.2015 (ת/7), אשר תיאר כי נהג במהירות של 90 קמ"ש כשהאור בכיוונו ירוק. כן הפנתה המאשימה להודעתו של **נהג היונדאי** מיום 21.5.2016 (ת/9), שהיה מעורב בתאונה, שצין כי נהג מאחורי האוטובוס, וכי האור בכיוונו היה ירוק, וברגע בלימת החירום של האוטובוס עבר לנתיב הימני עד התנגשותו בעמוד. גם מהודעתה של עדת תביעה 8, גב' **לורו אוזן** (ת/10), אשר עשתה דרכה באוטובוס וישבה בספסל רביעי מצד ימין עולה כי האור בכיוון נסיעתו של האוטובוס היה ירוק, בעת שחצה את הצומת.

בניגוד להודעותיהם של עדי התביעה שהוזכרו, קיימת הודעתו של עד תביעה 7 **אלכסנדר קרז'יה** (ת/11), נהג משאית שעמד ברמזור מכיוון צפון לכיוון שמאלה לערד, אשר תיאר כי האור שדלק בכיוון נסיעתו היה אדום, וכי נהג האוטובוס נסע במהירות של 70-80 קמ"ש, כאשר בכיוון נסיעתו דולק אור ירוק מהבהב ברמזור. העד ציין עוד כי כשהבחין ברכב הטיטה בו נהג הנאשם נוסע מכיוון להבים תהה עם עצמו "לאן הוא נוסע".

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

תיק המוצגים המוסכם שהוגש לבית המשפט, כולל גם את תרשים זירת התאונה (ת/14), אשר ממנה ניתן ללמוד על קו

עצירת רכבו של הנאשם, וכן את דו"ח הבוחן (ת/15) ממנו עולה כי לא קיימת תקלה ברמזורים, אין סנוור של אור השמש וכי התאונה נגרמה כתוצאה מאי ציותו של הנאשם לאור האדום שדלק ברמזור שבכיוון נסיעתו.

המאשימה התייחסה בסיכומיה בפירוט רב לגרסתו של הנאשם, אשר טען באמרותיו כי חצה את הצומת באור ירוק ולמעשה הוא אינו הגורם לתאונה. המאשימה הפנתה לסתירות בעדותו של הנאשם, בין היתר, ביחס לגרסתו במסגרת החקירה הראשית, אשר סותרת חזיתית את הגרסה שנמסרה מטעמו במענה המתוקן לכתב האישום, אשר לפיה אמנם נסע באור אדום, אולם טעה לחשוב שמדובר באור ירוק.

לדברי ב"כ המאשימה, מדובר בגרסה כבושה, שאינה מתיישבת עם היכרותו הטובה של הנאשם את הצומת ואת מערכת הרמזורים שבו, אשר הנאשם מרבה לעבור בהם בתדירות כמעט יומיומית. הנאשם לא נתן גם הסבר מניח את הדעת מדוע לא מסר גרסה זו בחקירתו במשטרה, שבה הוטחו בפניו גם התמונות שתועדו במצלמות הדרך באזור הצומת, וגם לא הסביר מהיכן נובעת אותה טעות שעליה דיבר הנאשם בגרסה העדכנית שמסר.

לטענת ב"כ המאשימה, גרסת הנאשם לפיה נסע באור אדום ובשל טעות סבר כי מדובר באור ירוק, אינה אמינה ונמסרה רק לאחר שהתייעץ עם עורך דינו. מדובר בגרסה מתפתחת שאינה עולה בקנה אחד עם המציאות, כפי שהיא מתועדת במצלמות הדרך, ולכן היא אינה משקפת את היסוד הנפשי האמיתי של הנאשם ואין לתת בה אמון.

ב"כ המאשימה טען עוד כי ניתן ללמוד כעל חוסר מהימנותו של הנאשם מהסתירות בהתנהלותו ובגרסתו בכמה עניינים, כמו למשל טענתו בבית המשפט כי אינו יודע עברית, אף כי נחקר במשטרה בעברית והבין היטב את השפה. כך גם גרסתו המבולבלת בשאלה אם הבחין גם באור הצהוב שקדם לאור הירוק, שלטענתו טעה לחשוב כי היה ברמזור, ועוד כיוצא באלה סתירות נוספות שפורטו בסיכומי המאשימה.

כאמור לעיל, טענה המאשימה כי הסכמת ב"כ הנאשם להגשת אמרותיהם של העדים ללא חקירתם הנגדית, מהווה גם הסכמה על אמיתות תוכנם. בהקשר זה טען ב"כ המאשימה כי יש להעדיף את הודעותיהם של ארבעת עדי התביעה שהוזכרו לעיל (עדים 5, 6, 8 ו-19) מהן עולה כי נהג האוטובוס נסע כשבכיוון נסיעתו דולק אור ירוק, על פני הודעתו היחידה של עד תביעה 7, מר אלכסנדר קרז'יה (ת/11) אשר טען כי נהג האוטובוס נכנס לצומת כשבכיוון נסיעתו אור ירוק מהבהב.

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

ד. טיעוני הנאשם בסיכומיו

לטענת ב"כ הנאשם, המאשימה לא הרימה את הנטל הרובץ עליה להוכיח את עובדות כתב האישום, כמו גם את היסוד הנפשי הדרוש בעבירת ההריגה, מעבר לכל ספק סביר. על כן ביקש ב"כ הנאשם לזכות את הנאשם מהמיוחס ולו מחמת הספק ולהרשיעו בעבירת גרימת מוות ברשלנות.

ב"כ הנאשם התייחס בפירוט לעדויות עדי התביעה, למוצגים שהוגשו בהסכמה, ולמשמעות העולה מכל הראיות. לדבריו, המאשימה לא נתנה את המשקל הראוי לראיה פוזיטיבית ובלתי תלויה, שהוגשה בהסכמה במסגרת תיק המוצגים המוסכם, ולכן אינה שנויה במחלוקת, והכוונה לדו"ח הפענוח של דיסקט הטכוגרף, אשר סומן ת/21, ועולה ממנו כי עובר לתאונה נהג האוטובוס נהג במהירות של 105 קמ"ש, ולמרות זאת בחרה המאשימה שלא לייחס לו כל אשמה שהיא. ב"כ הנאשם הוסיף וטען, כי אילו נהג האוטובוס היה נוסע במהירות המותרת, 80 קמ"ש, סביר להניח כי יכול היה למנוע את התאונה או לחילופין להקטין את תוצאותיה הטרגיות.

ב"כ הנאשם טען עוד, כי הנאשם נכנס אל הצומת לאחר שהבחין כי אור ירוק דולק לכיוונו, לא צפה ובוודאי נעדר כל יחס חפצי לתוצאה הקטלנית. לדבריו, יש לאמץ את מבחן הקשר הסיבתי שאומץ בפסיקה ולפיו יש לבחון שתי שאלות, האחת במישור האובייקטיבי - האם ניתן היה לצפות את התוצאה, והשני, במישור הסובייקטיבי - האם הנאשם הספציפי שבפנינו צפה באופן סביר את התוצאה. ב"כ הנאשם ציין כי הנאשם לא בחר במודע ליטול את הסיכון על עצמו, סיכון של מוות, בעת כניסתו אל הצומת אלא מתוך טעות, כפי שהוכח בחקירתו הנגדית, ולכן לא התקיים אצלו היסוד הנפשי הנדרש להרשעה בעבירה של הריגה.

ב"כ הנאשם הפנה לאמרותיו של הנאשם מיום 24.5.2015 (ת/4) ומיום 10.6.2016 (ת/5), שבהן חזר על טענתו ולפיה היה בטוח כי בכיוון נסיעתו, עת יצא אל הצומת ולאחר שהמתין זמן ממושך באור אדום, התחלף הרמזור לאור ירוק ואז החל בנסיעתו. הדגיש, כי הנאשם נכנס בנסיעה איטית אל הצומת, הסתכל לצדדים, לא מיהר לשום מקום, וחזר על גרסתו לפיה לא היה נוטל סיכון במודע ולא בחר "לגנוב" את הצומת.

אשר ליסוד הנפשי, טען ב"כ הנאשם, כי טענותיה של המאשימה בדבר הסתירות שנתגלו לכאורה בעדויות הנאשם, אינן יכולות להיות תחליף ליסוד הנפשי הנדרש בעבירת ההריגה. כמו כן, טען ב"כ הנאשם כי יש לדחות את טענת המאשימה ולפיה גרסתו של הנאשם הינה גרסה כבושה, שכן, חזרתו של הנאשם מכפירתו והמענה שניתן על ידו לכתב האישום נועד לצמצם את יריעת המחלוקת, לאחר שההגנה בחנה את מכלול הראיות, ועל כן לא ניתן לגזור מכך לעניין היסוד הנפשי של הנאשם ובוודאי לא את הרשעתו.

חלק מטיעוניו הקדיש הנאשם לטענה בדבר אכיפה בררנית, וטען כי במקרים דומים בעבר, שבהם נהרגו אנשים בעקבות תאונה שנגרמה מחציית אור אדום עקב טעות, הואשמו הנהגים בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, ולא בעבירה של הריגה, ובכמה מקרים אף זוכו נאשמים מעבירה של הריגה שיוחסה להם בכתב האישום, והורשעו בעבירה של גרימת מוות ברשלנות. לדבריו, כך היה על המאשימה לנהוג גם ביחס לנאשם, להאשימו בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, שבה הוא מוכן להודות, ולא בעבירה של הריגה שלטענתנו לא התקיים כאן היסוד הנפשי הנדרש להרשעה בעבירה זו.

1. קביעת הממצאים

בבואנו להכריע בדינו של הנאשם, יש לקבוע תחילה ממצאים עובדתיים, בנושאים שהיו שנויים במחלוקת בין הצדדים. נקדים ונאמר כי על העובדה העיקרית, אין למעשה מחלוקת בין הצדדים, והיא מתועדת במצלמה שמוצבת דרך קבע בצומת להבים: הנאשם נכנס לצומת באור אדום, כאשר מתוך צפייה בדיסק שהורד מתוך המצלמה האמורה עולה כי הג'יפ של הנאשם הגיע לצומת מכיוון צומת שוקת ונעצר בשעה 06:18:02, ולאחר קצת יותר מדקה וחצי, בשעה 06:19:34, החל הג'יפ בנסיעה לתוך הצומת, כאשר ברמזור היה עדיין אור אדום.

הטעם להתנהגותו החמורה של הנאשם שנוי במחלוקת. הנאשם ניסה להסביר את פשר התנהגותו, אולם הגרסה שמסר אינה עקבית, וניכר בה ניסיונו של הנאשם להרחיק עצמו מן העבירה, תוך התעלמות מהעובדות. כפי שפרטתי לעיל, בתחילה בעת שנחקר במשטרה, עוד כשהיה מאושפז בבית חולים סורוקה, ובמועד נוסף לאחר שחרורו מבית החולים, טען הנאשם בתוקף כי נסע באור ירוק, והתמיד בגרסתו גם כשהוצגו בפניו ראיות לסתור. זאת, מבלי שנתן הסבר כלשהו לסתירה שבין הגרסה שמסר, ובין המצב שהיה במציאות בצומת, כפי שתואר במצלמת הדרך, וכפי שעולה מעדויות עדי ראייה לאירוע, ובמיוחד עד תביעה 12, שעמד לצדו של הנאשם ברמזור, והעיד כי הנאשם נכנס לצומת באור אדום.

בהמשך, במענה לכתב האישום, שינה הנאשם את גרסתו, וטען כי אמנם נכנס לצומת באור אדום, אולם טעה לחשוב כי מדובר באור ירוק. אולם גם גרסה זו אינה מתיישבת על הדעת משני טעמים: הטעם האחד, מפני שמדובר בגרסה כבושה ומתפתחת, שנטענה לראשונה חודשים רבים לאחר האירוע, ולא ניתן הסבר מניח את הדעת לכבישת הגרסה במשך זמן כה רב. הטעם השני הוא שלא ניתן הסבר מניח את הדעת לטעותו של הנאשם. אדרבא, הנאשם אישר בעדותו בבית המשפט כי הוא נוסע מידי יום בצומת להבים, וכי הוא מכיר היטב את הצומת ואת הרמזורים שמכוונים את התנועה בצומת. הנאשם העיד גם כי הוא מודע לכך שיש רמזור אחד בכיוון הנסיעה בצומת ואישר כי הבחין באור האדום שדלק לכיוונו. הוא לא ידע להצביע על סיבה כלשהי שתגרום לו לטעות לחשוב שהאור התחלף לירוק, אף שבפועל נותר עדיין האור האדום.

בעדותו בבית המשפט, הנאשם התחמק ממתן תשובות והרבה לטעון כי אינו יודע, כאשר נשאל לפשר התנהגותו, וכאשר עומת עם ראיות שסותרות את גרסתו. הגרסה שמסר אינה נתמכת בראיה אחרת כלשהי, ובנסיבות הללו, לא ראיתי לתת אמון בגרסה שמסר הנאשם כי טעה לחשוב שהאור ברמזור ירוק בעת שנכנס לצומת, ואני קובע כי הנאשם נכנס לצומת, למרות קיומו של אור אדום ברמזור, כשהוא מודע לעובדה זו.

מחלוקת נוספת התגלעה בין הצדדים בעניין אופן כניסתו לצומת של האוטובוס שהיה מעורב בתאונה. במענה הכתוב לכתב האישום טען ב"כ הנאשם כי האוטובוס נכנס לצומת כשברמזור היה אור ירוק מהבהב, במהירות של 105 קמ"ש. ייאמר כבר עתה, כי גם אם טענה זו נכונה במלואה, אין בה כדי להפחית מאשמתו של הנאשם, מפני שאין כל איסור לנסוע באור מהבהב. זאת ועוד, עדותו של הנהג כי נסע באור ירוק מלא, נתמכת גם בעדויותיהם של 3 עדים נוספים: שניים מנוסעי האוטובוס - עדי תביעה 8 ו-19, וכן עד תביעה 6 - נהג רכב היונדאי שחצה את הצומת אחרי האוטובוס.

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

טענה נוספת של ב"כ הנאשם בדבר מהירות נסיעתו של האוטובוס, נתמכת בדו"ח הפענוח של קלטת הטכוגרף, אולם הטענה כי אילו האוטובוס היה נוסע במהירות החוקית המותרת בכביש - 80 קמ"ש לטענתו, היה ניתן למנוע את מותם של הנוסעים ברכבו של הנאשם, לא הוכחה ולא נתמכה בחוות דעת מקצועית כלשהי, ולכן לא ראיתי לתת לה משקל ממשי בבואי לדון בשאלת אשמתו של הנאשם.

2. הוכחת יסודות העבירה

עתה, לאחר שקבעתי ממצאים עובדתיים בשאלות העובדתיות שהיו שנויות במחלוקת בין הצדדים, ניתן לדון במחלוקת המשפטית בין הצדדים לאמור: האם התקיימו בנסיבות שלפנינו היסודות של עבירת ההריגה כטענת המאשימה, או שמא ניתן להרשיע את הנאשם רק בעבירה של גרימת מוות ברשלנות כטענת ב"כ הנאשם.

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

עבירת ההריגה היא עבירת תוצאה שתכליתה למנוע התנהגות שעלולה לגרום למותו של אדם, והיא מורכבת מכמה נדבכים: יסוד עובדתי (מעשה או מחדל אסורים), יסוד נפשי, תוצאה (מותו של אדם) וקשר סיבתי בין היסוד העובדתי לתוצאה, הכולל קשר סיבתי עובדתי וקשר סיבתי משפטי (דנ"פ 404/13 פלוני נ' **מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 15.4.2015) פס' 14, להלן: **דנ"פ פלוני**). הנדבך של היסוד העובדתי והנדבך של התוצאה פשוטים להגדרה ולהוכחה, ובדרך כלל אינם שנויים במחלוקת, מפני שהם נובעים מעובדות: האם הנאשם ביצע מעשה אסור, והאם כתוצאה ממעשה אסור זה נגרם מותו של אדם.

אם נבחן את שתי השאלות הללו בנסיבות שלפנינו נוכל לקבוע בנקל כי התשובה להן חיובית: אין חולק כי הנאשם ביצע מעשה אסור כאשר נכנס לצומת באור אדום, ואין גם מחלוקת כי כתוצאה ממעשה אסור זה התרחשה תאונת דרכים קטלנית, כאשר האוטובוס שבא מצפון ונכנס לצומת באור ירוק, התנגש ברכבו של הנאשם שבא ממזרח ונכנס לצומת באור אדום, ובתאונה זו נהרגו שלושה אנשים, שנסעו ברכבו של הנאשם.

גם הוכחת קיומו של קשר סיבתי עובדתי פשוטה למדי, ועל כך נקבע בפסיקה כי לצורך קביעת קיומו של קשר סיבתי-עובדתי, "... על התביעה להוכיח כי התנהגותו של הנאשם היוותה סיבה-בלעדיה-אין למות הקורבן. יודגש כי התנהגותו של הנאשם אינה חייבת להיות הסיבה היחידה והתכופה להתרחשות המוות, אולם עליה להיות בעלת תרומה הכרחית להתרחשות התוצאה הקטלנית כפי שאירעה..." (ע"פ 9723/03 **מדינת ישראל** נ' **שי בלזר** (פורסם בנבו,

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

אולם השאלה הקשה יותר להוכחה, ולכן גם שנויה במחלוקת לעיתים מזומנות, היא שאלת קיומו של היסוד הנפשי ולכן ארחיב מעט בעניין זה. ההלכה היא כי היסוד הנפשי הדרוש בעבירת ההריגה הוא של מחשבה פלילית (דנ"פ פלוני, פס' 17, וראו עוד ע"פ 8150/05 חסון נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 6.3.2007) (פס' 14). ההגדרה מהי מחשבה פלילית נקבעה בסעיף 20(א) לחוק העונשין, אשר זה לשונו:

20(א) מחשבה פלילית - מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות ולאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה, ולענין התוצאות גם אחת מאלה:

(1) כוונה - במטרה לגרום לאותן תוצאות;

(2) פיזות שבאחת מאלה:

(א) אדישות - בשוויון נפש לאפשרות גרימת התוצאות האמורות;

(ב) קלות דעת - בנטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאות האמורות, מתוך תקווה להצליח למנען.

יוצא אפוא כי בכדי לקבוע קיומה של מחשבה פלילית, יש צורך להוכיח כי הנאשם היה מודע לטיב המעשה, והיה מודע גם לאפשרות של גרימת התוצאה (ראו גבריאלי הלוי **תורת דיני העונשין** כרך ב', עמ' 61-68 (2009)). המודעות לאפשרות גרימת התוצאה מתוארת לעיתים בפסיקה כ"צפיות סובייקטיבית" או כ"מודעות סובייקטיבית", ומשמעותה היא כי הנאשם הקונקרטי שבפנינו היה מודע בפועל לאפשרות גרימת התוצאה. קיומה של מודעות זו משמעותה כי התקיים בנאשם היסוד הנפשי הדרוש לגיבושה של עבירת ההריגה.

וכיצד ניתן להוכיח זאת? לצורך זה ניתן להסתייע בחזקת המודעות הכללית הקובעת כי "אדם מודע, בדרך כלל, למשמעות התנהגותו, מבחינת טיבה הפיזי, קיום נסיבותיה ואפשרות גרימת התוצאות הטבעיות שעשויות לצמוח ממנה" (ש"ז פלר יסודות בדיני עונשין כרך א' עמ' 542-543 (1984)). חזקה זו חלה אף בעבירת הריגה: "מקום שאדם עושה מעשה העלול באופן אובייקטיבי לגרום למות קורבנו - תוך שהוא מודע לכל היסודות המהווים את הרכיב העובדתי של העבירה - רשאים אנו להניח, בהיעדר ראיה לסתור, כי היה מודע גם לתוצאה הקטלנית" (ע"פ 8827/01 שטרייזנט נ' מדינת ישראל, פ"ד נז(5) 506, 524 (2003), וכן ע"פ 70/04 פוריאדין נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 19.1.2006, פס' 7 ובהפניות שם).

אשר לתוצאה, סעיף 20(א) הנ"ל מרחיב את מסגרת המחשבה הפלילית וקובע כי היא יכולה להתקיים לא רק כאשר יש לנאשם כוונה ברורה לגרום לתוצאה, אלא גם כאשר הנאשם אינו מתכוון לתוצאה אולם מגלה כלפיה יחס של פיזות שיכולה לבוא לידי ביטוי באדישות לאפשרות גרימת התוצאה, או אף בקלות דעת שמשמעותה לענייננו היא נטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאה, מתוך תקווה להצליח למנוע את אותה תוצאה.

בטרם אבחן את קיומו של היסוד הנפשי בנסיבות שלפנינו, אציין במאמר מוסגר כי הפסיקה מזכירה בקשר לעבירת ההריגה גם את קיומו של קשר סיבתי משפטי. מדובר במושג רחב יותר שהגדרתו תלויה גם בקביעות ערכיות, והוא נועד לצמצם את קשת המקרים הכלולים בקשר הסיבתי העובדתי (ראו דיון נרחב על כך בדנ"פ פלוני הנ"ל בפס' 23 ואילך). אולם בדרך כלל הקשר הסיבתי המשפטי נבלע בתוך הרכיב של היסוד הנפשי (ראו ע"פ 9647/10 פלוני נ' **מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 3.1.2013) פס' 17), והדבר נכון במיוחד כאשר עסקינן במעשה שהאיסור שבו מובהק, כמו המקרה שלפנינו, שלא יכולה להיות מחלוקת בדבר האיסור של נסיעה באור אדום. לכן, הדיון בעניינו של מושג זה אינו רלבנטי לנסיבות שלפנינו.

על רקע כל האמור לעיל, יש לבחון האם התקיים בנסיבותיו של הנאשם, בהינתן הממצאים העובדתיים שנקבעו לעיל, היסוד הנפשי הנדרש להרשעה בעבירת ההריגה. כאמור לעיל, הנאשם נכנס לצומת, כשהוא מודע לעובדת קיומו של אור אדום ברמזור. הנאשם הכיר היטב את הצומת, ואת עומס התנועה שבו. הוא נהג לנסוע בצומת בתדירות רבה, ואף ציין כי לעיתים נדרש צורך בהצבת שוטר שיכוון את התנועה (ראו עמ' 16 לפרוטוקול מיום 5.6.2016, שו' 2).

בנסיבות אלה, ניתן לקבוע על פי ניסיון החיים והשכל הישר, כי כאשר הנאשם החליט להיכנס לצומת באור אדום, הוא היה מודע היטב לאפשרות שכתוצאה ממעשיו עלולה להיגרם תאונת דרכים קשה והרת אסון. כל אדם בר דעת מבין שכאשר מצד אחד של הצומת יש אור אדום ברמזור, ברור כי בצד אחר יש אור ירוק שמתיר את התנועה מאותו כיוון. לכן, כניסה לצומת באור אדום, פירושה נטילת סיכון בלתי סביר בעליל, לאפשרות התרחשותה של תאונה קשה כתוצאה מכך. כך יכול להבין כל אדם סביר, קל וחומר הנאשם שהכיר היטב את הצומת ואת עומס התנועה שמאפיין אותו.

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

לא למותר לציין בהקשר זה כי המודעות לקיומה של התוצאה הקטלנית "... אינה דורשת כי עובר העבירה יצפה את האירוע מראש על כל פרטיו. הלכה היא שדי שהנאשם בעבירת ההריגה יכיר באפשרות כי התנהגותו תגרום לתוצאה הקטלנית. מודעות להשתלשלות האירועים המדויקת אינה תנאי להרשעה בהריגה. עבירת ההריגה אמנם דורשת תוצאה קטלנית, אך לאו דווקא בדרך מסוימת..." (ע"פ 960/09 אבני נ' **מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 29.7.2010) עמ' 7).

3. ההבדל בין עבירת ההריגה לעבירה של גרימת מוות ברשלנות

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

ההבחנה בין עבירת ההריגה ובין העבירה של גרימת מוות ברשלנות, היא ביסוד הנפשי של העושה, וכך נוסחה ההלכה בנושא זה בעניין יעקובוב: "...בעוד שבעבירת הריגה נדרש כי הנאשם עצמו צפה את התוצאה, הרי שבעבירת גרם מוות ברשלנות די בכך שבנסיבות המקרה אדם סביר היה צופה תוצאה זאת. בהריגה באין ראייה ישירה, צפיית הנאשם את אפשרות המוות נקבעת על יסוד ראיות נסיבתיות המספיקות, למצער, להוכחת מודעות בכוח" (ע"פ 7832/00 יעקובוב נ' מדינת ישראל פ"ד נו(2) 534, 541(2002)).

כאמור לעיל, בנסיבות שלפנינו, שוכנעתי מעל לכל ספק סביר כי חומרת המעשה של נסיעה באור אדום בצומת שהנאשם ידע היטב כי התנועה בו עמוסה, מובילה בהכרח למסקנה הנובעת מחזקת המודעות, כי הנאשם עצמו צפה את התוצאה הקטלנית של מעשיו, ולכן התקיים בו היסוד הנפשי הנדרש להרשעה בעבירת ההריגה.

ו. סוף דבר

נוכח כל האמור לעיל, משהוכח קיומו של היסוד העובדתי במעשה האסור שביצע הנאשם כאשר נכנס לצומת באור אדום, ומשהוכח גם קיומו של קשר סיבתי בין המעשה האסור של הנאשם, ובין התוצאה הקטלנית של התאונה שגרמה למותם של שלושת הנוסעים ברכבו של הנאשם, ומשבאתי לכלל מסקנה כי מעשיו של הנאשם מלמדים על קיומה של מחשבה פלילית של קלות דעת, התוצאה היא כי התקיימו בנסיבות שלפנינו כל היסודות הנדרשים להרשעה בעבירה של הריגה לפי סעיף 298 לחוק העונשין, ולכן אני מרשיע את הנאשם בעבירה זו.

כמו כן, משאין חולק כי הנאשם חצה את הצומת באור אדום, ומשנקבע כי הנאשם היה מודע לקיומו של אור אדום ברמזור, התקיימו גם היסודות הנדרשים להרשעה בעבירה של אי ציות לאותות הרמזור, לפי סעיף 64(ה) לתקנות התעבורה, ולכן הנאשם מורשע גם בעבירה זו.

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