



גמ"ר 2043/07/15 - מדינת ישראל נגד חיים טאיב

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

גמ"ר 2043-07-15 מדינת ישראל נ' טאיב

לפני כבוד השופט אריה זרזבסקי

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

חיים טאיב

ע"י ב"כ עו"ד דוד גולן

הנאשם

הכרעת דין

1. עובדות כתב האישום

- (1) בתאריך 26.10.13 בשעה 07:20 או בסמוך לכך, נהג הנאשם ברכב מסוג יונדאי מ.ר. 21-878-11 (להלן: "הרכב") ברחוב הופיין בחולון מכיוון מזרח למערב והתקרב לבית מס' 20 (להלן: "הכביש").
- (2) ברחוב הופיין, בסמוך לבית מס' 20 מסומן על הכביש מעבר חציה להולכי רגל לרחוב הכביש (להלן: "מעבר חציה").
- (3) על מעבר החציה ממוקם על עמוד תמרור 306 המורה על מתן זכות קדימה להולכי רגל חוצים. כמו כן, מוצב תמרור 707 (צהוב מהבהב) על אי התנועה החוצה את מעבר החציה. משמאל לכיוון נסיעת הנאשם. הכביש הינו עירוני ומחולק לשני נתיבים, המופרדים בקו הפרדה מקווקו.
- (4) באותה עת תנאי הראות בכביש היו טובים, תוואי הדרך נראה היטב ושדה הראיה קדימה בכיוון נסיעת הנאשם היה פתוח ומעבר החציה על התמרורים שבקרבתו נראו היטב ממרחק של 65 מ'.
- (5) אותה שעה חצה במעבר החציה או בסמוך לו מר י"כ, יליד 1933 (להלן: "המנוח") מימין לשמאל כיוון נסיעת הנאשם.
- הנאשם לא הבחין במנוח מבעוד מועד ופגע עם חזית רכבו במנוח (להלן: "התאונה").
- (6) כתוצאה מהתאונה נפגע המנוח באופן קשה, כשהוא סובל משברים באגן, בצלעות, ודימום מסיבי בראשו. המנוח הובהל לביה"ח איכילוב שם אושפז. למחרת חלה החמרה במצבו הנשימתי והוא הועבר למחלקת



טיפול נמרץ כשהוא מורדם ומונשם. לאחר כשבועיים הועבר המנוח למחלקה פנימית ולאחר מכן לבית"ח שיקומי - "בית בלב", במהלך האשפוז חלה החמרה והדרדרות במצבו והוא נפטר ביום 24.3.14.

(7) התאונה ומותו של המנוח נגרמו כתוצאה ישירה מנהיגתו הרשלנית של הנאשם, שהתבטאה במעשים ובמחדלים הבאים:

- א. הנאשם נהג בחוסר זהירות ולא שם ליבו לדרך שלפניו.
- ב. הנאשם לא הבחין במנוח עובר לפגיעה, בעוד ששדה הראיה היה פתוח לפניו למרחק של 65 מ'.
- ג. הנאשם לא ציית לתמרורים שהיו מוצגים בדרכו ולא אפשר למנוח לחצות את הכביש בבטחה במעבר החציה או בסמוך לו.
- ד. הנאשם לא נתן דעתו למנוח ולא נקט באמצעי זהירות למניעת הפגיעה בו.

הוראת החיקוק לפיה מואשם הנאשם:

גרימת מוות ברשלנות - עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין התשל"ז 1977 יחד עם סעיפים 40 ו- 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] תשכ"א 1961.

2. תגובת הנאשם לכתב האישום:

ביום 26.10.13 בשעה 07:20 או בסמוך לכך נהג הנאשם ברכב יונדאי ברחוב הופיין בחולון והתקרב לבית מס' 20, שם מסומן על הכביש מעבר חציה.

מעל מעבר החציה ממוקמים תמרורים 306 (מתן זכות קדימה להולכי רגל) ותמרור 707 (צהוב מהבהב) על אי תנועה החוצה את מעבר החציה.

הכביש הינו כביש עירוני מחולק לשני נתיבים.

הנאשם הכחיש כי תנאי הראות בכביש היו טובים וכן הכחיש כי הנאשם יכול היה להבחין במעבר החציה ממרחק של 65 מ'.

הנאשם הכחיש כי המנוח חצה את הכביש במעבר חציה או בסמוך לו כמו כן הכחיש כי הנאשם לא הבחין במנוח מבעוד מועד ופגע בו עם חזית רכבו.

הנאשם הכחיש כי נהיגתו הרשלנית היא שגרמה למות המנוח לאחר שהמנוח נפצע באופן קשה בתאונה ומצבו התדרדר עד שנפטר ביום 24.3.14.

3. השאלות שבמחלוקת הינן כדלקמן:

א. האם המדובר בתאונה נמנעת או בלתי נמנעת? האם הנאשם היה יכול להבחין במנוח בעת שחצה את הכביש

במעבר חציה או בסמוך אליו מבעוד מועד?

ב. האם הנאשם נהג בהתאם לנסיבות ותנאי הכביש כשהתקרב למעבר החציה?

ג. האם המנוח נפטר כתוצאה מהתאונה? האם בהפסקת הטיפול האנטיביוטי יש כדי לשנות את מסקנת ע"ת הרופא המשפטי ד"ר קוגל בדבר קיומו של קשר סיבתי בין התאונה למות המנוח?

4. ראיות התביעה

עדות בוחן התנועה:

מטעם המאשימה העיד ע.ת. 1 מר בוריס וולפסון בוחן תנועה אשר הגיש דו"ח בוחן (ת/11).

מדוח הבוחן עולה כי ביום אירוע התאונה, שרר מזג אוויר נאה, ראות טובה ואור יום. הבוחן ציין את הצבעת הנאשם על כיוון נסיעתו וכיוון הליכת הולך הרגל.

הבוחן קבע כי היה מגע בין הולך הרגל לבין הרכב וזאת עפ"י ממצאי הנזק ברכב.

הבוחן בדק את טענת הסינוור מהשמש שהעלתה ע"י הנאשם וקבע כי בשעת הנסיעה השמש הייתה בשעה 2 ביחס לכיוון נסיעת הרכב וכי איננה ברמה של סינוור (ת/11 ס' 14 (4)).

הבוחן קבע כי ניתן להבחין במעבר חציה ובהולך הרגל מ-65 מ' לפני מעבר החציה.

הבוחן ערך שחזור וקבע כי הולך הרגל חצה סמוך למעבר החציה וכי המדובר בתאונה נמנעת (ת/11 ס' 14 (5)).

5. הבוחן הציג את הממצאים אשר מצא בזירת התאונה, הן ברישום (ת/5 ו- ת/10) הן בצילומים (ת/9) והן בווידיאו (ת/8 ו- ת/21) הבוחן ערך ניסוי שדה ראיה שחזור התאונה ובדיקה נוספת של שדה הראיה (ת/3, ת/6 ו- ת/7) והגיע לממצאים הבאים:

א. הפגיעה בהולך הרגל ארעה בתחילת התגובה ולא בסוף בלימה וזאת לאור הנזקים שנגרמו לרכב הנאשם (ת/6 סעיף 8), המעיד כי היה מגע של הגוף על מכסה המנוע שגרם למעיכה ושריטות על מכסה המנוע וכן ניגוב אבק בשמשה הקדמית. כמו כן, קרבת שכבתו של הולך הרגל לרכב מעיד כי הוא לא נהדף מהרכב בבלימה אלא נישא עליו (ת/6 סעיף 1 למסקנות השחזור).

ב. לאחר התאונה הרכב לא הוזז. הרכב נמצא עומד שחזיתו 5.3 מ' אחרי מעבר החציה (ת/6 ס' 7).

ג. הולך הרגל חצה סמוך למעבר החציה (ת/6 ו- ת/11 סעיף 14 (5)). כמו כן, היו במקום תמרורים מעל מעבר החציה 306 ורמזור מהבהב (ת/11 סעיף 4 וכן ת/9 תמונה 3, 6).

ד. כתם דם נמצא במרחק 7.2 מ' ממעבר החציה (ראה ת/10 ועמ' 15 ש' 10-14 לפרוטוקול).

ה. מניסוי שדה ראיה שערך הבוחן עולה כי לנאשם שנהג ברכב היה שדה הראיה פתוח לכיוון מעבר החציה במרחק של 65 מ'.



ממרחק 35 מ' הנאשם מבחין בהולך הרגל העומד בקו הרכבים החונים מימין למעבר החציה וכן בהולך הרגל חוצה מימין לשמאל. ממרחק 18 מ' הנאשם מבחין בהולך הרגל עומד על המדרכה הנמצא מימין למעבר החציה וכן כאשר הולך הרגל חוצה מימין לשמאל.

הבוחן ציין כי במהלך הניסוי הוא נהג ברכב הנאשם ושוטר סיור לבוש שחורים ובגובה הדומה להולך הרגל דימה את הולך הרגל הנפגע (ת/3, ת/8).

ו. לאור טענת הנאשם כי עובר לתאונה הוא סונוור על ידי השמש - עפ"י בדיקה נוספת שבוצעה בזירת התאונה למחרת ב- 27.10.13 בשעה 06:23 לפי שעון חורף (כשהתאונה התרחשה בשעה 07:23 לפי שעון קיץ) ובנוכחות הנאשם התברר כי בשעה זו, זו שעת זריחת השמש, והשמש עדין לא חזקה מספיק לגרום לסינוור ממשי (ת/7 ו- ת/8).

ז. מרחק החציה שעבר הולך הרגל גלוי לעיני הנאשם הינו 2.2 מ' מקו כלי הרכב החונים ועד לפגיעה (מרחק הפגיעה בהולך הרגל ממדרכה ימנית - 4.1 מ', קו הרכבים החונים מהמדרכה הימנית 1.9 מ' $(4.1 - 1.9 = 2.2)$) (ת/6).

ח. הבוחן קבע זמן תגובה של הנהג הינו 1.25 שניה (0.75 ש' בכביש עירוני בשעות היום ת/25 - חוזר 35/91) + תגובת המערכת 0.3 שניה + 0.2 שניה תוספת לטובת הנאשם בהתחשב בגילו וטענת הסינוור).

ט. הבוחן קבע כי מהירות הולך הרגל בעת חציית מעבר החציה היא 0.8 מ' לשנייה וזאת מהנימוקים הבאים:

(א) הנאשם בהודעת נהג תחת אזהרה (ת/1) העיד במשטרה לאמור:

"ש. כשאתה ראית אותו הוא הלך או עמד?

ת. אני ראיתי אותו הולך לאט" (ת/1 שורות 71 ו- 72).

(ב) הולך הרגל היה אדם מבוגר יליד 1933.

(ג) מצבו הרפואי של הולך הרגל המדובר באדם בעל ליקוי ראייה (עמ' 20, 32, 33 לפרוטוקול).

(ד) אופי ונסיבות החציה (חוזר 19/96 ת/24 א') - המדובר בהולך רגל שהולך ביום שבת בשעות הבוקר לבית הכנסת (ת/6).

6. לאור הנתונים הנ"ל ביצע הבוחן שחזור של התאונה בתרחישי מהירות של 30, 40 ו- 50 קמ"ש (ת/6) מסקנת הבוחן היא כי **התאונה נמנעת בכל אחד מתרחישי המהירות.**

בעניין זה העיד הבוחן:

"ש. למה עשית חישובים במהירויות שונות?

ת. אני עשיתי חישוב שהוא במהירות המקסימלית המותרת למקום, חישוב במהירות של 30 קמ"ש שזה המהירות היותר סבירה לנזקים שנמצאו על הרכב א' הפוגע.



ה- 40 זה בחקירה הפוגע מעלה טענה שהוא נסע במהירות 40 עד 50 אז זה המהירות שהוא מדבר עליה, 40 קמ"ש" (עמ' 12 שורות 16-24 לפרוטוקול).

ובהמשך:

ת. הנזק שמצאתי ברכב הפוגע מדובר על איזה שהוא שריטה או ניגוב... שיש על מכסה המנוע, של הרכב הנזק בעצם זה מעיכה מהחזית, מצד שמאל. מצביע על 9/ת תמונה מס' 7" (עמ' 12 למטה ועמ' 13 למעלה לפרוטוקול).

ובהמשך העיד הבוחן לאמור:

"הנזקים האלה אופייניים לפגיעה בהולך רגל במהירות של 20, 25, 40 קמ"ש יש לי פה גם את הספרות של נזקים לא גבוהים אבל כן יש מגע עם החלק התחתון של השמשה או, במקרה הזה, המגב, שזה עם תחילת המגב בשמשה זה בעצם אומר שהרכב, בעת המגע היה לפחות 25, 30 קמ"ש" (עמ' 14 למטה בפרוטוקול).

בחקירה נגדית העיד הבוחן:

"ש. יכול להיות גם שהוא נסע 40, 50 בפגיעה?"

ת. אבל המהירות 50 קמ"ש הייתי מצפה לראות יותר נזק בפגיעה". (שורות 12-14 בעמ' 17 לפרוטוקול).

7. מסקנות השחזור עפ"י הבוחן ביחס למהירות של 40 קמ"ש נמצא איחור בזמן תגובה אפשרי של הנאשם של 0.61 שניות למניעת התאונה. זאת בהנחה שהנאשם היה מגיב בזמן ובולם טרם הפגיעה. על פי ממצאי הבוחן לא הייתה כל בלימה טרם הפגיעה והלוח הרגל היה חשוף לעיני הנאשם למשך זמן של 2.75 שניות ללא תגובה (ת/6 במסקנות השחזור ס' 3).

ואלו ביחס למהירות של 30 קמ"ש הרי עפ"י שחזור הבוחן נמצא איחור בזמן תגובה של 0.83 שניות (ת/6).

8. עדות המומחה ד"ר חן קוגל:

מטעם המאשימה הוגשה חוות דעת מומחה של ד"ר חן קוגל מיום 9.4.15 (ת/22). חוות הדעת סוקרת את מצבו הרפואי של המנוח ממועד התאונה ועד פטירתו.

חוות הדעת קובעת כי קיים קשר סיבתי בין התאונה מיום 16.10.13 לבין פטירת המנוח בתאריך 24.3.14.

חוות הדעת מסכמת את ההשתלשלות הרפואית של המנוח כדלקמן:

א. בתאריך 26.10.13 פונה המנוח למרכז הרפואי תל אביב כשהוא סובל מפגיעת ראש חמורה, שברים נרחבים באגן שמאל ושברים בצלעות. למחרת היום חלה החמרה נשימתית במצבו וכיוון שלא חל שיפור במצבו הנשימתי הוא הורדם והונשם.



ב. לאור ההחמרה במצבו הוא הועבר בתאריך 27.10.13 למחלקה לטיפול נמרץ. בתחילת האשפוז מצבו השתפר, אך בהמשך חלה החמרה נשימתית מלווה בעליית טמפרטורה, הוא צונרר בשנית והונשם. צילום חזה הצביע על דלקת ריאות ולכן הוחל בטיפול אנטיביוטי.

ג. מצבו השתפר ובתאריך 8.11.13 הועבר למחלקה פנימית. במהלך האשפוז חלה התדרדרות נוספות במצבו והוא אובחן כסובל מדלקת ריאות וטופל בטיפול אנטיביוטי עד להטבה.

ד. חרף השיפור במצבו, עדין היה מונשם ולכן הועבר ביום 25.11.13 למוסד השיקומי "בית בלב", שם חלה התדרדרות במצבו מלווה בחום ובקשיי נשימה. במקביל פצע לחץ בעכוז. החמיר עד לדרגה חמורה ביותר, הוא טופל במגוון תרופות אנטיביוטיות רחבות טווח, אך ללא הועיל. לאור זאת לאחר שיחה של הצוות הרפואי עם משפחת המנוח הוחלט על המשך טיפול תומך בלבד, לאחר מכן מצבו המשיך להחמיר עד לקריסה רב מערכתית ולפטירתו ביום 24.3.14.

9. בחוות דעתו קובע ד"ר קוגל כי קיים קשר סיבתי בין מות המנוח ביום 24.3.14 לבין תאונת הדרכים בתאריך 26.10.13. המנוח היה קשיש בן 80 עם רקע רפואי שכלל עיוורון ומחלת לב, עד ליום התאונה הוא תפקד בשגרה באופן עצמאי. התאונה בה היה מעורב גרמה לחבלות קשות ובהמשך להתדרדרות נשימתית בגינה הוא הורדם והונשם. בעקבות התאונה המנוח שהה באופן רצוף במסגרת אשפוזיות עד ליום מותו. בעקבות התאונה הפך מאדם עצמאי לחולה סיעודי מורכב ומונשם. מצבו הסיעודי אליו נקלע בעקבות התאונה, הביא לכך שלאורך כל תקופת האשפוז סבל המנוח מזיהומים ממקורות שונים בעיקר נשימתיים ומפצע לחץ בעכוז שהלך והחמיר עד שהגיע לדרגת חומרה גבוהה יותר, על אף שקיבל טיפול אנטיביוטי ממושך ורחב טווח, מצבו המשיך להתדרדר עד לכדי קריסה רב מערכתית ומוות (ת/22 עמ' 4).

10. ד"ר קוגל העיד בחקירה נגדית בדבר ההשפעה שהייתה להחלטה של גורמי הרפואה שטיפלו במנוח להפסיק את הטיפול האנטיביוטי וציין כי המוות נגרם כתוצאה ממחלות זיהומיות ולא כתוצאה ישירה מהחבלות והמחלות הזיהומיות נוצרו כתוצאה מהאשפוז בעקבות התאונה לאמור:

"יכול להיות שאילו לא היו מפסיקים טיפול אנטיביוטי, יכול להיות שהוא היה חי עד ימינו, אנחנו לא יודעים... הם הלכו ועשו את השיקול הקליני שלהם ואמרו תשמע, אנחנו חושבים שאפסו סיכויי, אין לו סיכוי הוא לא נגמל מהמנשם הזה, וכל עוד יש לו מנשם הוא יחטוף זיהומים חוזרים ונשנים, מיצינו את האנטיביוטיקה. בעצה אחת עם המשפחה הם החליטו להפסיק... אז הוא מועד לקבל זיהומים. מזה אנשים שמאושפזים משום חבלות ומונשמים, הם לא מתים מהחבלה האורגנילית הם מתים בדרך כלל מזיהום." (שורות 29-23 עמ' 58 וכן עמ' 59 למעלה).

ובהמשך:

"סיבת מותו היא דלקת ריאות, נכון שאי מתן אנטיביוטיקה מפריע לטיפול בדלקת ריאות אבל זו לא סיבת המוות" (שורות 31-30 עמ' 60 לפרוטוקול).

ולאחר מכן:

"...נתנו לו אנטיביוטיקה וזה לא עזר והוא החלים ועוד פעם והוא החלים ועוד פעם. וכל פעם



אנטיביוטיקה רחבה יותר, רחבה יותר, ברגע שהבנו שכל עוד הוא מונשם הוא ימשיך להיות עם זיהומים ריאתיים זה לא יעזור, אני מניח שאז זה היה שיקול אני לא הייתי בישיבה אז. אני מניח שזה היה השיקול שהם אמרו, אפסו הסיכויים, זה לא יעזור אנחנו מאריכים את הסבל שלו. עכשיו השאלה באמת האם הוא היה מת. אתה יודע מה אני אומר את זה אחרת, הוא לא היה מת באותו זמן באותה שעה, אילו היה מקבל אנטיביוטיקה, בסדר? אבל השאלה מה היה קורה שבוע אחר כך" (שורות 12-19 בעמ' 61 לפרוטוקול).

11. ד"ר קוגל נשאל בחקירה נגדית האם לעובדה שגופת המנוח לא עברה נתיחה יש השפעה לקביעותיו, והוא השיב לאמור:

"... הנתיחה לא הייתה מסייעת לי כאן, כי בנתיחה הייתי רואה דלקת ריאות או דלקת בפצעי הלחץ, והיית אומר טוב הוא מת מדלקת ריאות וזה מה שהיה עוזר לנקודה שאתם מעלים היא הנתונים הרפואיים, העובדה שהוא לא קיבל אנטיביוטיקה לא יכולה להיבדק בנתיחה, אי אפשר לבדוק אחרי המוות רמות אנטיביוטיקה בדם" (שורות 13-17 בעמ' 60 לפרוטוקול).

12. יצוין כי בחוות דעתו (ת/22) מדגיש ד"ר קוגל כי מחלת הלב ממנה סבל המנוח לא היוותה גורם פעיל ולא הביאה להופעת תסמינים שתורמו או החישו את מות המנוח. ד"ר קוגל מצוין כי הבעיות המרכזיות של המנוח בתקופה שלאחר התאונה היו על רקע זיהומי ולא לבבי.

באם הייתה למחלת הלב השפעה כלשהיא על מצבו הרי שתורומתה במקרה הנוכחי זניחה ולבדה לא הייתה מביאה לקריסת המערכות ממנה סבל עובר למותו (עמ' 5 לת/22).

13. יצוין כי, סעיף 309 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 קובע חזקה לפיה מתקיים הקשר הסיבתי משפטי בין החבלות שנגרמו למנוח בעקבות התאונה לבין, מות המנוח, אף אם החבלות לא היו הגורם התכוף שהביא למות המנוח, סעיף 309 לחוק העונשין קובע לאמור:

"בכל אחד מן המקרים המנויים להלן יראו אדם כאילו גרם למותו של אדם אחר, אף אם מעשהו או מחדלו לא היו הגורם התכוף ולא היו הגורם היחיד למותו של האחר:

(1) הסב נזק גופני המצריך טיפול רפואי או כירורגי והטיפול גרם למותו של הניזוק, ואין נפקא מינה אם הטיפול היה מוטעה ובלבד שנעשה בתום לב ובידיעה ובמימונות רגילות, שאם לא נעשה כן - לא יראו את מסב הנזק כמי שגרם למותו של הניזוק;

...

...

(4) במעשהו או במחדלו החיש את מותו של אדם הסובל ממחלה או מפגיעה שהיו גורמות למותו גם אילו לא מעשהו או מחדלו זה;

(5) מעשהו או מחדלו לא היה גורם מוות, אילו לא נצטרף עמו מעשה או מחדל של האדם שנהרג או של אדם אחר."



14. בהתאם לחזקה זו נקבע בע' 96/05 טור' תייסיר והייב נ' התובע הצבאי, נטען ע"י ההגנה שהמנוח הומת המתת חסד לאחר שנפגע מירי של חייל צה"ל כי;

"במקרה שלפנינו, אף אם היה ממש בטענה (הבלתי מוכחת) כי הטיפול הרפואי שהוענק למנוח פה מוטעה, לא ניתן לומר כי לא נעשה במיומנות רגילה, ומכל מקום, אין מתעורר כל ספק סביר באשר לתום ליבם של אנשי הצוות הרפואי שטיפלו במנוח (גם) בבית החולים"

15. יתר על כן, בעניין תאונת דרכים אימץ בית המשפט העליון ברע"פ 4336/91 פואד חלבי נ' מ.י. את קביעת בית המשפט המחוזי לפיה פגיעה בעקבות תאונת דרכים מבססת קיומו של קשר סיבתי גם מקום שקיימת אצל הנפגע מחלה אחרת, לאמור;

"באשר לטענה של אי קיום קשר סיבתי קבע בית המשפט קמא שלא הובאה בפניו כל תחילת ראייה או נתון אחר לעניין "מחלותיה" של המנוחה שניתן לייחס להם את עובדת מותה. גם אם נניח שהאישה - הייתה אישה חולנית, הרי שללא ספק הפגיעה בה מהווה את אחת הסיבות לגרם המוות, ולא הובאה כל ראייה ע"י המערער המעלה יסוד לחשש שהמנוחה לקתה בהתקף לב פתאומי עוד בטרם נפגעה, נראה לנו שבנסיבות תאונה זו האישה הצועדת לפני הרכב, נפגעת ע"י הרכב, ונמצאה מוטלת ללא רוח חיים בין שני גלגליו הימניים מהווה ראייה מספקת שאינה מותירה ספק סביר למסקנה כי הפגיעה בה היא שגרמה למותה".

16. במקרה שלפנינו אין ספק שהמנוח היה אדם שתפקד באופן עצמאי עובר לאירוע התאונה, התאונה בה נפגע ונחבל קשות המנוח היא שהביאה לאשפוזו הממושך ולמותו. כך שקביעותיו של ד"ר קוגל בדבר קיומו של קשר סיבתי בין התאונה לבין מות המנוח תואמת את הוראות החוק ואת העקרונות שנקבעו בפסיקה בהקשר לכך ומאחר והוכחה, הפגיעה במנוח, הוכחו חבלותיו האנושות ופטירתו מהן, אני קובע כי הוכח הקשר הסיבתי.

17. ראיות ההגנה

מתי הבחין הנאשם בהולך הרגל?

הנאשם נחקר 3 פעמים, ביום אירוע התאונה 26.10.13, למחרת ביום 27.10.13 ולאחר פטירת המנוח ביום 25.3.14 (ת/1, ת/2, ו-ת/18 בהתאמה).

בחקירתו הראשונה טען הנאשם כי הבחין בהולך הרגל ממרחק של כ-7 מ' (ת/1 ש' 21), באותה החקירה מסר הנאשם גרסה נוספת, לפיה הבחין בהולך הרגל ממרחק של "משהו כמו 10 מטר" (ת/2 ש' 35) ובחקירתו האחרונה טען הנאשם כי אינו זוכר וכי הבחין בהולך הרגל "פתאום מולו" (ת/17 ש' 17). בחקירתו הנגדית בבית המשפט העיד הנאשם כי כלל לא הבחין בהולך הרגל כאמור;

"לא ראיתי אותו, אני עברתי את המעבר חצייה, פתאום הופיע, עצרתי על המקום" (עמ' 88 ש' 24-25 לפרוטוקול)

ובהמשך:



"לא ראיתי אותו פתאום אני רואה אותו על האוטו" (עמ' 89 ש' 5 לפרוטוקול).

18. היכן נפגע הולך הרגל?

בחקירתו הראשונה טען הנאשם כי פגע במנוח לאחר מעבר החציה (ת/1 דף 2, שורות 31-32).

בחקירתו השנייה העיד הנאשם לאמור: **"אני לא זוכר אם זה היה לפני המעבר, בתוך המעבר, אחרי המעבר נתתי ברקס ועצרתי"** (ת/2 ש' 37-39).

בהודעתו השלישית של הנאשם מסר כי הולך הרגל חצה לפני מעבר החציה לאמור:

"הוא חצה מלפני המעבר חציה במרחק 3 מטר מהמעבר חציה מצד ימין לשמאל מבין שתי מכוניות חונות" (ת/18 ש' 6-7), בעדותו בחקירה נגדית העיד בעניין זה הנאשם לאמור: **"מאחורי המעבר חציה ופתאום אני רואה איש על האוטו שלי"** (עמ' 67 ש' 24 לפרוטוקול).

19. סינוור השמש

בעניין טענת הסינוור של הנאשם מסר הנאשם בהודעתו בת/2 טען לאמור: **"כ-10 מטר לפני מעבר חציה השמש הייתה ממש חזקה ולא ראיתי את האיש חוצה"** (ת/2 שורות 18-19). בהודעתו הראשונה (ת/1) טען הנאשם כי השמש **"סינוורה אותי כל הזמן הורדתי סך שמש, והרכבתי משקפי שמש"** (ת/1 ש' 43-44) ואילו בהודעתו השלישית (ת/18), העיד לאמור: **"הבעיה שהשמש סינוורה אותי ופתאום שהגעתי לנקודה בכביש השמש נגלית בפתאומיות היה לי פלאש כזה סינוור מהשמש ואז ראיתי אותו מולי"** (ת/18 ש' 14-15).

20. חוות דעת מומחה ההגנה

לעניין מהירות חציה של המנוח הוגשה חוות דעת מטעם ההגנה (נ/1) ע"י מר גד ויסמן, אשר הבסיס שלה הוא מהירות חציה של 1 מטר לשנייה, אשר מתבססת על חוזר 19/96 (ת/24א) בסעיף 8ב' (ס' 39 לסיכומי ההגנה).

מומחה ההגנה מצא כי במהירות נסיעה של 30 קמ"ש האיחור בתגובה הוא 0.28 ש' ואילו במהירות נסיעה של 40 קמ"ש האיחור בתגובה הוא 0.067 ש' ובמהירות נסיעה של 50 קמ"ש - המדובר בתאונה בלתי נמנעת.

יצוין כי, מומחה ההגנה לא חלק על קביעת הבוחן שקטע החציה המוערך הינו 2.2 מ'.

21. לטענת ההגנה אין קשר סיבתי עובדתי ומשפטי במקרה שלפנינו מאחר ולא נשללה האפשרות לפיה מות המנוח נגרם מזיהום שמקורו בבית החולים וכן, לא נשללה אפשרות כי פצע הלחץ לא טופל כראוי.

כמו כן, הפנתה ההגנה לפס"ד **ת"פ 3833/05 מ.י. נ' מזרחי ציון** שם צוטט ד"ר קוגל באומרו כי **"אין תחליף לנתיחה"** לאמור:

"לגבי האמור בסיכום בחוות הדעת הסייג שהצהרתי, שאין באפשרותי לקבוע את הקשר הסיבתי בוודאות גבוהה כי לא בוצע נתיחת הגופה"



- 22.** בשאלה מתי הבחין הנאשם בהולך הרגל מסר הנאשם מספר גרסאות סותרות (ס' 17 לעיל). ריבוי הגרסאות מלמד על חוסר אמון בגרסת הנאשם, ויש בה להעיד על חוסר זהירות מצד הנאשם בעת התקרבו למעבר חציה ואי נקיטת נורמות התנהגות המתבקשות מנהג סביר וכתוצאה מכך, לא הבחין במנוח בעת נסיעתו.
- 23.** גם בשאלה היכן נפגע הולך הרגל (ס' 18 לעיל) ניתנו מספר גרסאות הסותרות זו את זו, וניתן לומר שריבוי הגרסאות פוגע באמינות הנאשם ומוביל למסקנה כי הנאשם לא נהג בזהירות המתבקשת.
- 24.** בעניין הסינוור (סעיף 19 לעיל) גם כאן עולות גרסאות סותרות שאינן מתיישבות זו עם זו, מה גם שמניסוי שעשה הבוחן (ת/7) עולה כי בשעת בוקר זו השמש עדיין לא חזקה מספיק לגרום לסינוור ממשי, זאת ועוד שהנאשם, לגרסתו, היה עם משקפי שמש וסך שמש מורד (ת/1 שורות 44-43).
- 25.** חוות דעת מומחה ההגנה התבססה שמהירות החצייה של הולך הרגל הינה 1 מ'/שנ' (ראה ס' 20 לעיל) שהתבסס על חוזר המשטרה 19/96 (ת'24א'), תוך ביסוס הקביעות על סעיפים 8(א-ב) אלא שס' 9א' לחוזר קובע כי המדובר בטווח גילאים שאינו נוגע למקרה שלפנינו. כמו כן, מומחה ההגנה מתעלם מס' 10 לחוזר הדורש להתחשב בגורמים נוספים שיש בהם להשפיע בהם כגון, מצבו הבריאותי של הולך הרגל, מטרת החציה.
- במקרה שלפנינו יש מאפיינים מיוחדים של הולך הרגל שהם ידועים אך מומחה ההגנה בחר להתעלם מהם ואילו בוחן התאונות מטעם המאשימה לקח אותם בחשבון וקבע כי מהירות החציה של הולך הרגל הינה 0.8 מ' לשניה (ראה סעיף 5 (ט) לעיל).
- 26.** אני מקבל את המסקנה של בוחן התאונות מטעם המאשימה לפיו, מהירות נסיעה של הנאשם היא 30 קמ"ש היא הסבירה הנסיבות העניין וזאת לאור הנזקים שנמצאו על הרכב הפוגע (עמ' 12 ש' 17-18 לפרוטוקול).
- כמו כן, אני מקבל את המסקנה של בוחן התאונות לפיו מהירות הולך הרגל בעת חציית מעבר החציה היא 0.8 מ' לשנייה וזאת לאור הנימוקים שפירט ומכאן כי, האיחור בתגובה עומד על 0.83 שניות (ת/6).
- 27.** אני מקבל את חוות דעתו של עד התביעה ד"ר קוגל ועדותו בבית המשפט באשר לקיומו של קשר סיבתי בין התאונה לבין מות המנוח ולאור ההלכה הפסוקה וסעיף 309 לחוק העונשין, שהובאו לעיל, הרי שהחבלות הקשות שנגרמו למנוח בעקבות התאונה ואשפוזו הממושך בשל התאונה היו הגורם שהביאו למות המנוח. באשר לאסמכתא ת"פ 3833/05 מ.י. נ. מזרחי ציון שם לכאורה צוטט ד"ר קוגל כאמור שאינו יכול לקבוע קשר סיבתי מאחר ולא בוצעה נתיחת גופה ואילו במקרה שלפנינו העיד ד"ר קוגל כי הנתיחה לא הייתה מסייעת לו (סעיף 11 לעיל). בעניין זה לא חקר כלל הסינוור את ע"ת קוגל ואין לו להלין אלא על עצמו.

המסגרת המשפטית

- 28.** הוראות החיקוק הרלוונטיות
- ההלכה באשר להוכחתה של עבירת גרם מוות ברשלנות בניגוד לסעיף 304 לחוק העונשין סוכמה בע"פ 186/80 יערי ואח' נ. מדינת ישראל, ולפיה, היסודות שיש לבחון (כפי שנקבעו לעניין האחריות הנזקית לעוולת הרשלנות בנזיקין) הם: חובת זהירות (מושגית וקונקרטי), הפרת חובת הזהירות התרשלנות, נזק וקשר סיבתי בין התרשלנות לנזק.

חובת הזהירות



אין חולק כי הנאשם, כנהג רכב חב בחובת זהירות מוגברת כלפי עוברי הדרך, ככלל וכלפי הולכי רגל, בפרט.

משכך ובנסיבות המקרה שבפני, חב הנאשם בחובת זהירות מוגברת כלפי המנוח בשלב בו חצה המנוח את הכביש ונקרה בדרכו של הנאשם.

לאחר שבחנתי את ראיות הצדדים. שמעתי את עדויותיהם. אני קובע כי הנאשם הפר את חובת הזהירות כאמור, והתרשל באופן נהיגתו כפי שפורט.

29. חובותיו של נהג כלפי הולך רגל אשר חוצה את הכביש במעבר חצייה הוסדרו בתקנות התעבורה, בין היתר בתקנות 51, 52(3), 52(6) ו- 67(א) לתקנות התעבורה.

תקנה 51 לתקנות התעבורה קובעת:

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

תקנה 52 לתקנות התעבורה קובעת:

"בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב נוהג רכב להאיט 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;

...

...

(6) בהתקרבו למעבר חצייה;"

תקנה 67 (א) לתקנות התעבורה קובעת:

"נוהג רכב המתקרב למעבר חצייה, והולכי רגל חוצים במעבר, יאפשר להם להשלים את החצייה בבטחה ואם יש צורך בכך יעצור את רכבו לשם כך."

30. נוכח הוראות אלה, הבסיס הנורמטיבי לכלל הדיון בתיק הוא בשאלה האם קיים הנהג את חובת הזהירות המוטלת עליו בחוק במפורש, לפיו עליו להאט עד כדי עצירה כשהראות מוגבלת או בהתקרבו למעבר חצייה, ולמעשה מבחינה משפטית, אין נפקות לכל החישובים שנערכו הן על ידי הבוחן והן מומחה ההגנה, באשר מדובר על תאונה שהתרחשה על מעבר חצייה, או למצער בסמוך מאוד למעבר החצייה. החישובים שנערכו על מנת לקבוע האם התאונה נמנעת או לא נמנעת, יפים למקרים בהם מדובר בחצייה שלא על מעבר חצייה.

נסיעה ב-30 קמ"ש, בהתאם לנזקים שנגרמו לרכב, נראה שנסיעה כזו אינה עומדת ברף שמטיל החוק - נסיעה איטית עד כדי יכולת עצירה של הרכב בכל רגע נתון.



אף אם יטען הנאשם כי לא הבחין בהולך הרגל על המדרכה ולכן לא האט, כבר נקבע בע"פ 105/08 מדינת ישראל נ' אריק שטרית:

"הלכה פסוקה היא, כי חובת הצפיות קיימת גם כאשר הנעשה על המדרכה ליד מעבר החצייה מוסתר מעיני של הנהג. או אז, חובה על הנהג לצפות אפשרות שהולכי רגל אינם נראים ירדו אל מעבר החצייה"

שדה הראיה החסום על ידי כלי הרכב החונים בצד הכביש, במקרה של קרבה למעבר חצייה, לא רק שאינו מפחית מאחריותו של הנאשם לתאונה, כי אם להפך - מטיל עליו חובת זהירות מוגברת וחובה בפועל להאט ולקחת בחשבון את הולכי הרגל הנסתרים מעיניו.

31. בבש"פ 6616/99 הילה בר נוף נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] מיום 6.10.99, נקבע כי במעבר חצייה זכות הקדימה היא של הולך הרגל, וכך נאמר שם:

"הגרסה לפיה לא ניתן היה לראות את הולכת הרגל משום שמכונית שחנתה על המדרכה הסתירה אותה, היא חרב פיפיות לעוררת. ידיעת הנהג על כך שהנעשה על המדרכה ליד מעבר חצייה מוסתר מפניו, כשידוע הוא שבני אדם יורדים ממדרכות אל תוך מעברי חצייה לשם חציית הכביש, מצדיקה נהיגה זהירה עד כדי עצירה לפני המעבר, כשאינן בטוחות כי הולכי רגל "מוסתרים" לא ירדו לתוכו".

כך גם בענייננו, הנאשם מכיר את רחוב הופיין וכבר נסע בו בעבר, כפי שהודה בחקירותיו במשטרה. הנאשם ודאי ראה וידע כי הנתיב הימני משמש כלי רכב אחרים לחניה. על כן, היה עליו לצפות אחר הולכי רגל שעלולים לרדת לכביש.

32. בע"פ 558/97 רבקה מלינק נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] נקבע עפ"י שילוב תקנות 51 ו-52 לתקנות התעבורה כי:

"על פי תקנות התעבורה מהירות הנסיעה בכלי רכב צריכה להיות תואמת את הנסיבות ואת הסיכון שהיא מהווה למשתמשים בדרך. במסגרת קביעת סבירות המהירות בנסיבות המקרה, יש להתחשב בכך שהרכב מתקרב למעבר חצייה. על פי נורמה זו, הקבועה בתקנות התעבורה, תוכרע גם השאלה אם מהירות נהיגתו של נהג ברכב הייתה רשלנית אם לאו".

בין היתר, נקבע בפסק הדין כי על נוהג רכב המתקרב למעבר חצייה **"להתחשב גם באפשרות של התנהגות רשלנית מצדו של הולך הרגל"**.

33. ההלכה המסכמת ומושרשת בעניין מעברי חצייה, הינה זו שנקבעה בע"פ 8827/07 ישראל שטרייזנט נ' מדינת ישראל, [פורסם בנבו] **והיא מורה כדלקמן:**

"הנה כי כן, נהג רכב המתקרב למעבר חצייה חייב ליתן דעתו ולצפות אף אפשרות של התנהגות רשלנית מצדו של הולך הרגל. חובה זו קיימת לא אך במצב שבו עומד הולך הרגל על סף מעבר החצייה, פניו אל עבר הכביש, והתנהגותו מבטאת כוונה לחצות את הכביש. חובה זו קיימת גם במצב שבו מתעורר ספק אם אדם הנמצא בסמוך למעבר החצייה מבקש לחצות את הכביש אם לאו".



עוד נקבע שם כי:

"חובת הצפיות קיימת גם כאשר הנעשה על מהדרכה ליד מעבר החצייה מוסתר מעיניו של הנהג. או אז, חובה היא המוטלת על הנהג לצפות אפשרות שהולכי רגל שאינם נראים ירדו אל מעבר החצייה"

זאת ועוד נקבע שם, כי חובה זו חלה גם כאשר מקצת מעבר החצייה מוסתר ומופרע:

"חובה זו קיימת גם כאשר מקצת ממעבר החצייה מוסתר מעיניו של הנהג: בין בשל רכב החונה ליד מעבר החצייה, בין בשל רכבים אחרים הנוסכים לפניו והמונעים ממנו מראות את הנעשה במעבר החצייה, ובין מכל טעם אחר. במקרים שכאלה, חובה היא המוטלת על הנהג לצפות כי באותו "שטח מת" שנוצר במעבר החצייה עשוי להימצא הולך רגל - הולך רגל המניח כי נהגים המתקרבים למעבר החצייה יכלכלו את נסיעתם כך שלא יפגעו בו ויאפשרו לו להשלים בשלום את חציית המעבר."

34. בג"צ 8150/13 כרסנטי נ' פרקליטות המדינה ואח' [פורסם בנבו], קבע בית המשפט העליון כללים מנחים בעניין חובת הזהירות המוטלת על נהג המתקרב למעבר חצייה. כב' השופט הנדל, קובע כי:

"אמת, מקום שחנתה משאית (שלא כדין) בסמיכות מקום למעבר חצייה, באופן שהרכבים המתקרבים אליו אינם יכולים להבחין בהולכי רגל היורדים מהמדרכה למעבר החצייה, תחול על נהגים חובת זהירות גם כלפי אותם הולכי רגל "הבלתי נראים". הנהג הסביר יודע שמשאית חונה עלולה להסתיר את קיומם של הולכי רגל, ונהג שעוצם את עיניו לידיעה זו מפר את חובת הזהירות כלפיהם."

ועוד נקבע בהמשך:

"ניתן אפוא להצביע על שני כללים גדולים בכגון דא שאינם סותרים זה את זה. הכלל הראשון הוא כי על נהג המתקרב למעבר חצייה מוטלת אחריות מוגברת. זהו השטח של הולך הרגל. אכן, גם על הולך הרגל חלים כללים בהגיעו לשטח זה, אך על השולט בכלי בעל כוח קטלני מוטלת האחריות, הראשונה במעלה, לנהוג בזהירות. אחריות זו כוללת עפ"י הפסיקה, חובה לצפות, במידה זו או אחרת, את האפשרות כי הולך הרגל עלול להתרשל - כך במיוחד כלפי קבוצות אוכלוסייה ממוקדות כגון ילדים וקשישים. כלשון תקנה 52(6) לתקנות התעבורה... הכלל השני הוא כי האחריות אינה מוחלטת..."

35. כפי שעולה מן המקובץ לעיל, בנהיגה בסמוך למעבר חצייה - מוטלת על הנאשם חובת זהירות וחובת האטה ספציפית. במקרה דנן, ברורה אשמתו של הנאשם שנהג שלא כדין וברור שאם היה ממלא את החובה המוטלת עליו, התאונה הייתה נמנעת, שכן עצם החובה המוטלת היא **להאט עד כדי עצירה, להאט עד כדי מניעת פגיעה אפשרית בהולך רגל. כפי העולה מן ההלכות שהובאו לעיל, על הנאשם הייתה מוטלת חובה לתכנן את נהיגתו כך שיוכל לעצור להולך רגל החוצה את הכביש במעבר החצייה או בסמוך לו. לפיכך, אין כלל רלוונטיות**



במקרה כזה לטענה לפיה התאונה נמנעת בפחות משניה.

בקשה לזימון עד לאחר הגשת הסיכומים

36. ביום 20.12.18 הגיש הסיניגור לבית המשפט בקשה אותה הכתיר כבקשה לזימון עד, כאשר מגוף הבקשה ניתן ללמוד כי הוא מבקש למעשה להשיב לדוכן העדים לחקירה חוזרת את ע"ת ד"ר קוגל.

37. הסיניגור, בעשותו כן, הסתמך על עדותו של ע"ת הנ"ל בפסק דין (ת"פ 3833/05 **מדינת ישראל נגד ציון מזרחי** [פורסם בנבו] (04.09.2006)) אשר ניתן לפני למעלה מ-12 שנים כאשר עפ"י הטענה, עדותו של ד"ר קוגל לעניין הקשר הסיבתי בהליך דכאן ובהליך דשם שונות זו מזו, וביחס לכך שבהיעדר נתיחה שלאחר המוות לא ניתן לקבוע מעבר לכל ספק מהי סיבת המוות וכן ביחס לכך כי טווח הטעות ביחס לקביעת סיבת המוות נע בין 15-40 אחוזים, אליבא דטענת הסיניגור.

38. ביום 28.2.19 ולאחר קבלת תגובת המאשימה אשר התנגדה, דחיתי את הבקשה, והנימוקים להלן;

39. ע"ת ד"ר קוגל נחקר ביום 26.11.17 ע"י ב"כ הנאשם בחקירה נגדית ארוכה וממושכת, כאשר חלפה לה למעלה משנה עד להגשת הבקשה כאשר גם סיכומי המאשימה הוגשו לבית המשפט ביום 20.8.18 ואף סיכומי ההגנה הוגשו זה מכבר ביום 21.11.18 לבית המשפט.

40. נראה כי הסיניגור מבקש לעשות מקצה שיפורים לחקירתו הנגדית ויודגש כי אין זאת בעקבות תקדים אשר נפסק בתקופת הביניים שבין הגשת הסיכומים לבין הגשת הבקשה אלא, בעקבות פסק דין נגיש ושניתן לאתרו כבר מיום 4.9.2006, בשקידה ראווה בשעה שהעד נחקר בחקירה נגדית (ראה **קדמי, סדר הדין בפלילים חלק שני (ב)** עמ' 1582), על כן, לא ראיתי להיעתר לבקשה.

סיכום

כאמור לעיל, הוכח הקשר הסיבתי בין החבלות שנגרמו למנוח למותו ומשקבעתי כי הנאשם התרשל באופן נהיגתו הוכיחה המאשימה ברמה הנדרשת במשפט פלילי את הקשר בין רשלנות הנאשם לתאונת הדרכים בה נפצע המנוח פציעה קשה ובהמשך למותו של המנוח.

לאור כל האמור לעיל, אני מרשיע את הנאשם בכל המיוחס לו בכתב האישום.

ניתנה היום, כ"ד ניסן תשע"ט, 29 אפריל 2019, במעמד הצדדים.