



ע"פ 35342/12-16 - מדינת ישראל נגד שושנה ארז

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

ע"פ 35342-12-16 מדינת ישראל נ' שושנה ארז 12 יולי 2017

בפני סגן הנשיאה כב' השופט י. צלקובניק
כב' השופט י. עדן
כב' השופטת ג. שלו
המעוררת: מדינת ישראל
ע"י פרקליטות מחוז דרום
נגד המשיבה: שושנה ארז
ע"י ב"כ עו"ד אמירה רינגר

פסק דין

השופט יואל עדן

1. זהו ערעור המדינה על הכרעת הדין של בית המשפט לתעבורה באשדוד (כב' השופטת נ. חקלאי) במסגרתה זיכה בית המשפט את הנאשמת מהעבירות המיוחסות לה בכתב האישום, מחמת הספק.

כנגד המשיבה הוגש כתב אישום המייחס לה עבירות של גרם מוות ברשלנות לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), ואי מתן זכות קדימה להולך רגל לפי תקנה 67(א) לתקנות התעבורה.

על פי כתב האישום, ביום 22.10.14 סמוך לשעה 07:20 נהגה המשיבה ברכב ברחוב מרכזי דו מסלולי, כשהמסלולים מופרדים ע"י שטח הפרדה בנוי, ובכל מסלול שלושה נתיבי נסיעה לאותו כיוון.

המשיבה נהגה ברכבה בנתיב הנסיעה השמאלי, כשלפניה ולצידה הימני נסעה שיירת מכוניות, והגיעה עם רכבה לצומת בו סומן על גבי הכביש מעבר חציה להולכי רגל, ומעליו תמרור עילי ורמזור צהוב מהבהב, ומעבר החציה נראה היטב ממרחק של כ- 100 מ' כיוון נסיעת המשיבה.

אותה עת הולך הרגל מ.א. יליד 1923 ("המנוח") חצה את הרחוב במעבר החציה כשהוא אוחז במקל, מימין לשמאל בכיוון נסיעת המשיבה, הספיק לחצות ולהגיע עד למרכז הנתיב השמאלי בו נסעה המשיבה, אשר בהגיעה למעבר החציה, המשיכה בנסיעה מבלי לשנות את אופן נהיגתה, למרות שמלפניה ומצידה הימני נסעו כלי רכב נוספים, אשר הסתירו מפניה את הנעשה בצידו הימני של מעבר החציה ממנו הגיע המנוח, לא הבחינה כלל בחציית המנוח, ופגעה בו עם חזית רכבה.



כתוצאה מהאמור, נחבט המנוח בחלקו הקדמי של הרכב, עלה על מכסה המנוע, ניפץ את שמשת החזית, הוטל על הכביש ונחבל חבלות קשות. המנוח הובהל לבית חולים, כשהוא סובל מפגיעה רב מערכתית, וביום 27.10.14 נפטר המנוח עקב החבלות שנגרמו לו כתוצאה מהתאונה.

כתב האישום מייחס למשיבה רשלנות אשר בעטיה נגרמה התאונה על תוצאותיה הקטלניות, המתבטאת בכך שבהתקרבה למעבר החצייה לא הבחינה המשיבה בהולך הרגל עת חצה את הכביש, כשהתקרבה למעבר החצייה לא נתנה זכות קדימה להולך הרגל ולא אפשרה לו להשלים את החצייה בבטחה, לא שמה ליבה אל הנעשה על מעבר החצייה ובקרבתו, לא שינתה אופן נהיגתה בהתאם לתנאי הדרך, ולא האטה את מהירות נסיעתה כמתחייב, למרות ששדה הראייה שלה לנעשה בצד ימין של הרכב היה מוגבל, עקב נסיעת שיירת כלי הרכב, ולא נהגה כפי שנהג מהישוב היה נוהג בנסיבות העניין.

כך על פי כתב האישום.

2. במענה לכתב האישום כפרה המשיבה באחריותה, הודתה בכך שנסעה ברכבה במקום האמור, כפרה בכך שמעבר החצייה נראה היטב, וכפרה באמור בדבר מקום חציית המנוח את הכביש, ונטען כי המנוח חצה את הרחוב מימין לשמאל, שלא במעבר חציה, ובין מכוניות חולפות, וכי איש לא חצה את מעבר החצייה שחלפה על פניו.

המשיבה לא חלקה על כך שהמנוח נפגע, אך כפרה באחריותה שלה, כמו גם בקשר הסיבתי לתוצאות, נטען להעדור ראיות לקשר בין מות המנוח לבין הפגיעות, וכפרה הן בקשר הסיבתי רפואי והן בקשר הסיבתי משפטי.

נשמעו ראיות, ונקבעו ע"י בית המשפט שורת עובדות.

להלן יפורטו קביעות בית משפט קמא, אולם, יש להדגיש כבר עתה, כי המערערת הודיעה בכתב הערעור כי אין היא חולקת על הממצאים העובדתיים שנקבעו ע"י בית משפט קמא, ונטען כי דווקא לאור הממצאים העובדתיים שנקבעו ע"י בית משפט קמא, מן ההכרח היה להרשיע את המשיבה במיוחס לה בכתב האישום.

3. בהכרעת הדין המפורטת והמנומקת סקר בית משפט קמא את מכלול הראיות אשר בא בפניו, בחן את כל השאלות העובדתיות הצריכות להכרעתו במחלוקות, ובמסגרת זו התייחס לשאלות מהירות נסיעת רכב המשיבה, מהירות הנסיעה בה היתה התאונה נמנעת, היכן חצה המנוח את הכביש, האם המשיבה אחרה בתגובתה, וזאת על רקע שדה הראיה, מרחק החצייה של הולך הרגל, מהירות החצייה וזמן החצייה, האם כלי רכב בנתיב הימני הגיבו להימצאות הולך רגל על הכביש, ומהי סיבת מותו של המנוח - האם נפטר כתוצאה מהחבלות שנחבל בתאונה.

לאחר דיון מפורט בשאלות האמורות, הגיע בית משפט קמא למסקנות העובדתיות המפורטות להלן, מסקנות אשר כאמור אין המערערת חולקת עליהן (סעיף 47 להכרעת הדין):

"א. מהירות נסיעת הנאשמת בעת האימפקט נעה בין 30-40 קמ"ש, הגם



- שלא ניתן לשלול מהירות נמוכות או גבוהות יותר מהטווח הנ"ל.
- ב. לא הובאו ראיות למהירות בה הייתה התאונה נמנעת.
- ג. מקום החצייה של הולך הרגל היה באזור מעבר החצייה, האזור נע ממעבר החצייה ועד לכל היותר 10 מ' לאחוריו.
- ד. שדה הראייה שממנו ניתן להבחין בחציית הולך הרגל, הוא לכל היותר 12 מ' ואף יכול ופחות מכך. מרחק החצייה של הולך הרגל 2.22 מ' לערך (נתון לא מדויק). מהירות החצייה של הולך הרגל היא 1.5-1.6 מ' לשנייה, לערך. זמן החציה של הולך הרגל הוא 1.48 שניות לערך.
- ה. לא בוצע חישוב, ממנו ניתן ללמוד כמה זמן חלף מרגע שהמנוח נכנס לשדה הראייה של הנאשמת ועד לרגע האימפקט, קרי משך האיחור בתגובה.
- משך האיחור הוא פחות מ- 1.48 שניות שזה זמן החצייה הגלוי (המוערך) של הולך הרגל.
- ו. המכוניות שנסעו בנתיב הימני לא הגיבו להימצאותו של הולך הרגל על הכביש, לא האטו ולא עצרו, אלא המשיכו נסיעתם כרגיל.
- ז. הולך הרגל נפטר כתוצאה מהחבלה הרב מערכתית אשר נגרמה לו בתאונה, ולא מכל סיבה אחרת."

לאור ההלכות הקובעות כי בהינתן קיומן של שתי גרסאות עובדתיות אפשריות, יש לבחור בזו הנוחה לנאשם, ביצע בית משפט קמא את הניתוח המשפטי, בהתבסס על הממצאים העובדתיים האפשריים הנוחים יותר למשיבה, וקבע כדלקמן (סעיף 48 להכרעת הדין):

"בהתאם להלכה, מעתה ואילך, יעשה הניתוח המשפטי בהתבסס על הממצאים העובדתיים האפשריים הנוחים יותר לנאשמת, קרי מהירות נסיעה של 30 קמ"ש ואולי אף קצת פחות, שדה ראייה 12 מ' ואולי אף פחות מכך, מקום חצייה של הולך הרגל כ- 10 מ' אחרי מעבר החצייה".

בהכרעת הדין ניתח בית משפט קמא את המסגרת הנורמטיבית החלה וקבע כי - על נהג המתקרב למעבר חציה חלה חובת זהירות מוגברת, אך לא מוחלטת; גם אם המנוח חצה במרחק של 10 מ' אחרי מעבר החציה, עדיין הוא חצה בתחום הצומת, ועל כן עדיין במרחק 10 מ' אחרי מעבר החציה קיימת חובה לצפות חציית הולכי רגל במקום, ובשל כך קיימת חובת זהירות מוגברת; הגם שקיימת חובה לנהוג במהירות סבירה כאשר מתקרבים אל מעבר חציה, המשיבה לא התרשלה בנהיגה במהירות בלתי סבירה, כאשר במקום זה המהירות המרבית המותרת הינה 60 קמ"ש, המשיבה נהגה במהירות של 30 קמ"ש ואולי אף פחות; לא הוצגו נתונים המלמדים על המהירות בה ניתן היה למנוע את התאונה, ולפיכך, בהעדר נתונים מרכזיים אלה לא ניתן לקבוע אם המשיבה התרשלה; לא הוכח משך האיחור בתגובה, ולפיכך אין לקבוע כי המשיבה התרשלה באיחור בתגובה.

מכל האמור, נקבע כי הגם שהוכח כי הולך הרגל המנוח נפגע ע"י רכב המשיבה עת חצה באיזור מעבר החציה (עד 10 מ' אחרי המעבר), והוכח כי הפגיעה בו היא שגרמה למותו, לא הונחה תשתית ראייתית נדרשת להכרעה בשאלה האם המשיבה התרשלה בנהיגתה, והאם התאונה היתה נמנעת אלמלא התרשלה.



נקבע כי למרות התוצאה הטרגית של התאונה, לא ניתן לקבוע במידת הוודאות הנדרשת במשפט פלילי, כי התאונה נגרמה עקב נהיגה רשלנית של המשיבה, ולאור זאת, מצאה לזכות את המשיבה מעבירת גרם מוות ברשלנות, מחמת הספק, ובשים לב לאפשרות שהולך הרגל חצה שלא במעבר החציה עצמו אלא עד 10 מ' לאחריו, זוכתה המשיבה גם מהעבירה של אי מתן זכות קדימה להולך רגל במעבר חציה, מחמת הספק.

4. לטענת המערער, אשר כאמור אינה משיגה על הקביעות העובדתיות של בית משפט קמא, הממצאים העובדתיים שנקבעו מביאים למסקנה בדבר הרשעת המשיבה. נטען כי על נהג המתקרב אל מעבר חציה חלה חובת זהירות מוגברת, אשר משמעותה חובתו להאט את מהירות הנסיעה ובמידת הצורך אף לעצור את הרכב כדי לאפשר להולך הרגל אשר צפוי כי יחצה את הכביש במעבר החציה, להשלים את החציה בבטחה.

נטען כי המשיבה הכירה היטב את מעבר החציה, והיתה מודעת לכך שצידו הימני חסום, ובנסיבות אלו, וככל שלא היתה יכולה לראות את הנעשה בצידו הימני של מעבר החציה, היה עליה לעצור באופן מוחלט כדי לוודא שלא מגיע משם כל הולך רגל החוצה בתחום מעבר החציה, ומשלא שינתה המשיבה במאומה את אופן נהיגתה, הדבר מעיד כי התרשלה ומנעה מעצמה אפשרות להגיב לחצייה צפויה של הולך הרגל, ליתן לו זכות קדימה ולמנוע כל פגיעה בו.

נטען כי המשיבה הכניסה עצמה מראש למצב המסוכן, למרות שידעה על קיומו של מעבר החציה והסתרת צידו הימני, לא שינתה את אופן נהיגתה, ואין לתמוה כי הופתעה לחלוטין כאשר ראתה את הולך הרגל המנוח רק עת היה כבר מול חזית רכבה.

ביחס לאחד מנימוקי הזיכוי שהינו כי לא הוכח באיזו מהירות היתה התאונה נמנעת, נטען כי החוק מחייב את המשיבה, מראש, להתקרב אל מעבר החציה במהירות בה תוכל בכל רגע לקיים את החובה המוגברת שהוטלה עליה, ולפיכך, הבדיקה באיזו מהירות היתה התאונה נמנעת אינה רלבנטית למקרה זה, בו קיום מעבר חציה הטיל על המשיבה חובת זהירות מוגברת לפיה היה עליה להאט ובמידת הצורך אף לעצור בטרם כניסה לתחום מעבר החצייה.

ביחס לכך שמהירות הנסיעה היא בין 30 ל- 40 קמ"ש נטען כי לא המהירות האבסולוטית היא הקובעת אלא לסבירות בהתחשב בנסיבות הקונקרטיות שנוצרו בכביש, ובמקרה של הסתרה מוחלטת של הנעשה מצידו הימני של מעבר החציה, הרי שאף המהירות של 30 קמ"ש לא היתה סבירה, שכן לא אפשרה למשיבה לקיים את חובת הזהירות המוגברת שהוטלה עליה.

ביחס לנימוק של בית המשפט קמא בסעיף 57 להכרעת דינו על כי אי האטת מהירות הנסיעה של כלי הרכב בנתיב הסמוך והעובדה שהמשיכו בנסיעה באותה מהירות ללא תגובה להימצאות הולך רגל בנתיב נסיעתם, מהווה אף היא מכשלה, נטען כי לא התנהגות של נהגי כלי רכב מימין היתה אמורה להוות תמרוז אזהרה, אלא עצם נוכחותם וההסתרה המשמעותית של שדה הראייה לימין, שהם יצרו, היא המכשלה האמיתית שהוצבה, וקביעה זו משמעותה מתן היתר לנהג המתקרב למעבר חצייה, ושדה הראייה לחלקו חסום, שלא לשנות את אופן נהיגתו, ובנוסף יכולות להיות סיבות שונות לכך שנהג אחר לא משנה את מהירות נסיעתו, כדוגמת רשלנותו, ונהג אחר ששדה ראייה חסום אינו יכול



להרשות לעצמו להמשיך בתנועה כאילו לא אירע דבר.

מכל האמור סבורים ב"כ המערערת כי בהינתן הקביעות העובדתיות האמורות, ולאור הקביעה הנורמטיבית של בית משפט קמא, בדבר חובת הזהירות המוגברת המוטלת על המשיבה, אין ספק כי מותו של המנוח נגרם עקב רשלנות המשיבה, ולא היה מקום לזכות את המשיבה.

5. המשיבה עותרת לדחות את הערעור.

ב"כ המשיבה מדגישים את העדר הערעור על הממצאים העובדתיים, ומדגישים את העובדה כי קיימת קביעה עובדתית ביחס למקום בו אירעה התאונה, כי מדובר במרחק של 10 מ' אחרי מעבר החצייה.

לטענת ב"כ המשיבה, אין מקום להתייחסות להתקרבות אל מעבר חצייה, הואיל ובמקרה זה מדובר היה במצב של התרחקות ממעבר החצייה. נטען כי לאחר שנהג עובר את מעבר החצייה, אין על הנהג לעצור ולחפש הולכי רגל, וכי המערערת גם לא פירטה ולא הוכיחה היכן היה על המשיבה לעצור ולחפש הולך רגל מתפרץ, האם לפני או אחרי מעבר החצייה.

נטען כי קיים הבדל משמעותי בין אזור מעבר החצייה לבין מטרים בודדים שלאחריו, וכי החקיקה הרלבנטית (תקנות 52 ו- 67 לתקנות התעבורה), עניינן ברכב המתקרב למעבר החצייה ולא ברכב המתרחק ממנו.

נטען כי על נהג המתקרב למעבר חצייה מוטלת אחריות מוגברת, וגם זו אינה אחריות מוחלטת, ובמקרה זה מדובר על התרחקות ממעבר החצייה.

עוד נטען כי המשיבה נוסעת ברכב בנתיב שמאלי, במהירות איטית, כשהשמש מסנוורת אך לא מסתירה, קיים עומס תנועה, המהירות הינה פחות מ- 30 קמ"ש, והגם שידוע כי המנוח לא הגיע מצד שמאל, לא ידוע כיצד הוא הגיע למקום.

נטען כי מבחינת המשיבה מעבר החצייה הסתיים, והפסיקה עניינה התקרבות לצומת ואין עניינה התרחקות מהצומת. נטען כי המשיבה נסעה מלכתחילה באיטיות, ולא ידוע באיזו מהירות היה עליה לנסוע כדי למנוע את התאונה, דבר שהבוחן לא בדק. נטען כי ייתכן שהנפגע עבר בין מכוניות שהספיקו לחלוף, ולראיה קיימים עדים אשר לא ראו את הנפגע, ועד אחד אף אמר שהרכב כמעט פגע בו, ושהוא החליק מאחורי הרכב.

ביחס לקביעת בית משפט קמא בדבר קיומה של חובת זהירות מוגברת גם 10 מ' אחרי מעבר חצייה, נטען כי אין לקבל קביעה זו, לאור האמור בדבר חובת זהירות על המתקרב אך לא על המתרחק ממעבר חצייה.



6. לאחר בחינת הכרעת הדין, וטענות הצדדים, וכן בחינת הראיות אשר באו בפני בית משפט קמא, הגם שהערעור אינו על הקביעות העובדתיות, מסקנתי היא כי יש לדחות את הערעור, וכי מסקנת בית משפט קמא בדבר קיומו של ספק סביר המחייב זיכוי המשיבה, מתבקשת מהתמונה הראייתית אשר באה בפניו ונקבעה בהכרעת הדין.

כפי שיפורט להלן, בקביעות מסוימות של בית משפט קמא, שונה דעתי, אולם, אין בכך כדי לשנות מהמסקנה כי התוצאה המתבקשת הינה זיכוי המשיבה מחמת הספק.

תחילה לעניין הקביעות העובדתיות - כאמור, המערערת אינה חולקת על הקביעות העובדתיות של בית משפט קמא, ואלו פורטו לעיל.

הגם שלא קיימת מחלוקת כאמור, מצאתי לנכון לבחון את הראיות אשר באו בפני בית משפט קמא, ומסקנתי היא כי הקביעות העובדתיות של בית משפט קמא, מעוגנות היטב בראיות שבאו בפניו, כמו גם בהעדר ראיות לאשר לא ניתן היה לקבוע באופן ברור, כאמור בהכרעת הדין. מכאן המסקנה כי נכון עשו ב"כ המערערת בהודיעם על העדר מחלוקת ביחס לממצאים העובדתיים.

עוד ביחס לממצאים העובדתיים, וביחס להתייחסות אליהם, בהכרעת הדין כמו גם להלן בהמשך, תמים דעים אני עם נקודת המוצא של בית משפט קמא על כי מקום שקיימות מספר אפשרויות עובדתיות, כפועל יוצא מהראיות אשר בפני בית המשפט, הרי שהתשתית העובדתית אשר בסופו של דבר תהיה זו עליה מתבססת המסקנה המשפטית, צריכה להיות התשתית העובדתית האפשרית המקלה עם נאשם.

כך, בענייננו, בשלושה עניינים קיימות מספר אפשרויות כפועל יוצא מהמסד הראייתי - מהירות הנסיעה, שדה הראייה ממנו ניתן היה להבחין בחציית הולך הרגל, ומקום חציית הולך הרגל את הכביש.

ביחס לכל אחד משלושה עניינים מרכזיים אלו, אשר המרכזי שבהם הוא לטעמי האחרון, בדין ביצע בית משפט קמא ניתוח משפטי בהתבסס על הממצאים העובדתיים האפשריים המקלים יותר, שהם - מהירות נסיעה של 30 קמ"ש ואולי אף קצת פחות, שדה ראייה 12 מ' וייתכן ופחות מכך, ומקום החצייה של המנוח את הכביש - כ- 10 מ' אחרי מעבר החצייה.

הדגשתי את מרכזיות העניין האחרון, המתייחס למקום החצייה של המנוח את הכביש, הואיל ואין הרי חובת הזהירות המוטלת על נהג בהתקרבו למעבר חצייה, ובנוסעו על גבי מעבר החצייה, כהרי חובת הזהירות המוטלת על נהג הנוסע בכביש לאחר שחלף את מעבר החצייה, ונמצא הוא 10 מ' לאחוריו.

מדובר בשוני מרכזי ומהותי במידת חובת הזהירות הנדרשת מנהג, שאם לא תאמר כן הרי ניטלת המשמעות של חובת הזהירות המוגברת בעת התקרבות למעבר חצייה. משנשווה את חובת הזהירות, ונאמר כי היא מוגברת לא רק



בהתקרבות למעבר החצייה ועל גביו, אלא גם לאחריו, הרי שבכך משווים אנו את חובת הזהירות ביחס לשני מקומות השונים בתכלית במידת המסוכנות העולה בהם למפגש בין כלי רכב להולך רגל, וכפועל יוצא מכך מידת הזהירות הנדרשת מנהג רכב.

החובה המוגברת המוטלת על נהג לנהוג משנה זהירות עת מתקרב הוא ועת נוסע הוא על גבי מעבר חצייה, קשורה קשר ישיר להנחה כי הולך רגל מרגיש בטוח על גבי מעבר החצייה, וכי מעבר החצייה צריך להיות מקום המאפשר לו לחצות כביש בבטחה רבה יותר מאשר במקום אחר.

חובת הזהירות המוגברת קשורה גם במבחן הצפיות, אשר יישומו בהקשר זה הינו כי הצפיות לאפשרות חצייה של הולך רגל את הכביש על גבי מעבר חצייה, גבוהה יותר, באופן משמעותי, מהצפיות כי הולך רגל יחצה את הכביש במקום בו אין בו מעבר חצייה. וודאי שכך הוא ביחס לצפיות נמוכה יותר לחציית הולך רגל את הכביש, כאשר כ- 10 מ' לפני מקום זה, קיים מעבר חצייה.

מסקנתי זו שונה ממסקנת בית משפט קמא ביחס לחובת הזהירות במקום שלאחר מעבר החצייה. בית משפט קמא ראה במקום הנמצא במרחק 10 מ' לאחר מעבר החצייה, כמקום אשר עדיין קיימת בו חובת זהירות מוגברת, ולטעמי, אין כך הדבר.

חובת הזהירות המוגברת עניינה ההתקרבות אל מעבר החצייה ומעבר החצייה עצמו. משהסתיים מעבר החצייה, וודאי במרחק של 10 מ' לאחר שהסתיים, חוזרת חובת הזהירות למידתה הרגילה והקיימת בכל מקום אחר, כמובן שבהתאם לנסיבות המסוימות באותו מקום. מובהר, כי סיטואציות מסוימות ומקומות מסוימים, מחייבים גם הם חובת זהירות מוגברת, ואולם, ביחס לעצם היות המקום כ- 10 מ' לאחר מעבר חצייה, נתון זה לכשעצמו, והוא בלבד, איננו יכול להביא למסקנה בדבר קיומה של חובת זהירות מוגברת.

משהסתיים מעבר החצייה, וודאי משמצויים אנו במרחק של כ- 10 מ' ממנו, לאחר שהסתיים, הרי שחובת הזהירות המוטלת על נהג חוזרת למגבלותיה, ללא קיומו של נתון המביא להחמרתה, זאת גם לצד חובת זהירות מסוימת המוטלת על הולכי רגל, אשר גם הם עושים שימוש בכביש לחצייתו.

בהקשר זה, של מידת הזהירות הנדרשת מנהג, בין אם מצויים אנו בשאלה פרשנית של הוראת חיקוק מסוימת, ובין אם מצויים אנו בבחינה עקרונית של הכלל המשפטי הראוי, יש לזכור כי מצויים אנו בד' אמותיו של הדין הפלילי, והכללים הפרשניים, כמו גם קביעת העקרונות המובילים להכרעה בשאלות שמשמעותן היקף האחריות הפלילית, צריכים כולם להתאים לכללים הפרשניים והעקרונות הישימים למשפט הפלילי.

הן הדרישה הקבועה בסעיף 34(א) לחוק העונשין, להוכחה מעל לספק סביר, והן הכלל הפרשני הקבוע בסעיף 34(א) לחוק העונשין, בדבר הכרעה לפי פירוש מקל מבין פירושים סבירים, מחייבים כי הגברת מידת הזהירות הנדרשת במקום מסוים, במקרה מסוים, וכקביעת כלל משפטי, יעשו בזהירות רבה, ומשהתקיים כל אחד משני הכללים הבסיסיים והראשוניים של הדין הפלילי.



כללים אלו מהווים ביטוי לעקרון החוקיות. עקרון זה, המחייב כי לא תהא עבירה ולא יהיה עונש עליה אלא אם נקבעו בחוק או על פי (סעיף 1 לחוק העונשין), מחייב משנה זהירות עת מצויים אנו בשדה האחריות אשר קבע המחוקק מכוח סעיף 21(א) לחוק העונשין, והעבירות שבסיס האחריות מכוחן הינו רשלנות, להבדיל ממחשבה פלילית, וכך הוא בעבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), כמו גם בסעיף 304 לחוק העונשין אליו מתייחס סעיף זה.

סעיף 64 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), המתייחס לביצוע עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תוך שימוש ברכב, עניינו גרם מוות ברשלנות.

היסוד הנפשי הנדרש בעבירת גרם מוות ברשלנות הינו חריג ליסוד הנפשי הנדרש ברגיל - מחשבה פלילית. נקודת המוצא הינה כאמור בסעיף 21(א) לחוק העונשין, העדר מודעות. מתוך הצורך והחשיבות בהטלת אחריות פלילית, וענישה ביחס למעשים או מחדלים המסכנים ערכים מוגנים מרכזיים בחשיבותם, ובראשם חיי אדם, הרי שנקבעה אחריות פלילית גם בהינתן העדר מודעות למלוא הרכיבים, כאמור בסעיף 21(א) לחוק העונשין, וחלק מהקביעה השיפוטית בהטלת אחריות פלילית, עניינו בקביעה נורמטיבית בשאלה האם **"אדם מן הישוב יכול היה, בנסיבות העניין, להיות מודע לאותו פרט"**.

אחד מהיסודות שעל בסיסם נקבע האם אדם מן הישוב יכול היה, בנסיבות העניין, להיות מודע לאותו פרט, קשור קשר ישיר למידת הזהירות הנדרשת בנסיבות המקרה. כך, כאשר הנסיבות הינן כאלו שעולה מהן מידת סיכון גבוהה לחיי אדם, והנתונים הקיימים מעלים אפשרות לצפיות גבוהה יותר של הסיטואציה המסוכנת, הרי שמידת הזהירות הנדרשת, במסגרת אותה קביעה נורמטיבית, הינה גבוהה יותר, ובנסיבות בהן מידת הסיכון פחותה, והצפיות נמוכה, מידת הזהירות תהיה נמוכה יותר.

מובן, כי ככל שמידת הזהירות אשר תידרש תהא גבוהה יותר, הרי שהמשמעות האופרטיבית הינה הרחבה של האחריות הפלילית.

האמור לעיל מתייחס להתייחסות למקום שהינו כ- 10 מ' לאחר מעבר חצייה, ולמידת הזהירות אשר נדרשת בו, ואשר לטעמי אינה צריכה להיות גבוהה כזו הנדרשת ממי אשר מתקרב למעבר חצייה ונוסע על גבו.

הדרישה להוכחה מעל לספק סביר (סעיף 34כב (א) לחוק העונשין), והכלל הפרשני בדבר פרשנות דין לפי הפירוש הסביר המקל יותר (סעיף 34כא. לחוק העונשין), שניהם חלים גם ביישום יסודות הרשלנות כפי שנקבע בסעיף 21(א) לחוק העונשין.

לכאורה, הספק הסביר עניינו ב"הוכחה", דהיינו בשאלה ראייתית, אולם, שילוב דרישה זו עם הוראת סעיף 34כא. לחוק העונשין, מביא למסקנה כי יש לבחון את קיומו של הספק הסביר גם בשאלה הנורמטיבית, נשוא הקביעה השיפוטית, האם אדם מן הישוב בנסיבות העניין, יכול היה להיות מודע לאותו פרט, שבמקרה זה לא התקיימה לגביו מודעות.

הקביעה הנורמטיבית האמורה הינה קביעה הקשורה לנסיבות כל מקרה ומקרה, ועניינה לשילוב בין הנתונים העובדתיים



והמסקנה הנורמטיבית הנתונה לבית המשפט. משכך, גבוליות נסיבות מסוימות, ביחס לשאלה אם מקימות הן את המסקנה כי אדם מן הישוב יכול היה להיות מודע כאמור, וקיומו של ספק סביר שמא אדם מן הישוב לא יכול היה להיות מודע לכך, צריכים להביא לאי הטלת אחריות פלילית, לאור הספק האמור.

בענייננו, בהינתן המסד העובדתי של נסיעה במהירות של 30 קמ"ש או מעט פחות מכך, בנתיב שמאלי במקום בו קיימים שלושה נתיבי נסיעה, קיימת תנועה גם בנתיב שמימין, שדה הראייה הינו כ- 12 מ', והמקום הינו כ- 10 מ' לאחר שהסתיים מעבר חצייה, הרי שקיים קושי בקביעה כי התקיימו היסודות הנדרשים במסגרת סעיף 21(א) לחוק העונשין, ולא ניתן לקבוע, מעל לספק סביר, כי אדם מן הישוב יכול היה, בנסיבות העניין, להיות מודע לכך שהולך רגל אשר לא נצפה על ידו קודם לכן, יגיע מימין אל נתיב נסיעתו, וכי תיגרם תאונה כפי שנגרמה.

במקום התאונה, על פי הקביעה העובדתית האמורה, כ- 10 מ' לאחר מעבר החצייה, לא קיימת חובת זהירות מוגברת. משכך, בניגוד להתקרבות למעבר חצייה, ובניגוד לנסיעה על גבי מעבר חצייה, אין להטיל חובה לעצור את הנסיעה כאשר רכב נוסע מימין, ואין מקום להטיל את אותה חובה המוטלת על נהג, בנוסעו על גבי מעבר חצייה.

מכל האמור, הרי שקם ספק סביר, וכפי שקבע בית משפט קמא, לא ניתן לקבוע במידת הוודאות הנדרשת במשפט פלילי, כי התאונה נגרמה עקב נהיגה רשלנית של המשיבה.

התשתית העובדתית האמורה מביאה גם למסקנה בדבר קיומו של ספק סביר באשר לאי מתן זכות קדימה להולך רגל.

7. די באמור כדי להביא למסקנה כי התוצאה של זיכוי המשיבה מחמת הספק, מעוגנת בתשתית העובדתית אשר הוכחה בפני בית משפט קמא, ובדין יסודה. לאור מסקנות נוספות של בית משפט קמא וטענות הצדדים, אתייחס לשני עניינים נוספים להלן:

קביעת בית משפט קמא הסתמכה בחלקה על העובדה שכלי הרכב אשר נסעו בנתיב שמימין לנתיב נסיעת המשיבה, לא הגיבו להימצאות הולך רגל על הכביש, לא האטו, ולא עצרו, והמשיכו נסיעתם כרגיל, ומכאן, ביקש בית משפט קמא להסיק (בסעיף 57 להכרעת הדין), כי הם לא היו תמורר אזהרה, ונסיעתם ללא תגובה להימצאות הולך רגל "**היוותה אף מכשלה**". אינני סבור כי אופן הנהיגה של כלי רכב אחרים, אשר יכול לנבוע גם מאי הקפדתם שלהם על חובת הזהירות, צריך להוות נימוק המקל על מידת הזהירות ומידת הצפיות המוטלת על נהג. העובדה שכלי רכב אחרים אינם מאטים, או שאינם עוצרים, ככל שהיתה עליהם חובה לעשות כן, לא יכולה להוות נתון הפוטר נהג אחר מחובת הזהירות שלו. הגם שאופן הנהיגה של כלי הרכב האחרים אינו מפחית ממידת הזהירות שנדרשה מהמשיבה, הרי שכאמור, לא הוכח כי התרשלה.

ביחס לחובה להאט - חובה זו קמה לקראת הגעה למעבר חצייה, אך לא לאחר שהסתיים מעבר החצייה, ולאחר שכלי הרכב עבר אותו, וודאי שלא במרחק של כ- 10 מ' לאחוריו. כמו כן, בענייננו, ממילא מהירות הנסיעה היתה איטית, כ- 30 קמ"ש ואף פחות, וזאת כ- 10 מ' לאחר מעבר החצייה, ובמקום בו המהירות המותרת הינה 60 קמ"ש.



ביחס להעדר ראיה בשאלה באיזו מהירות היתה נמנעת התאונה - אינני מוצא להרחיב בעניין זה, אך אציין כי לטעמי לא בכל מקרה זוהי השאלה שצריכה להכריע במסקנה של בית המשפט. יש לבחון את מכלול הנסיבות, ובהתאם לכך לקבוע את התקיימות או אי התקיימות היסודות של הרשלנות, ובמקרה זה, אינני סבור שהעדר הנתון בדבר המהירות שמונעת היתה את התאונה, צריך היה להשפיע על התוצאה.

עוד יש להוסיף, כי התשתית הראייתית אשר באה בפני בית משפט קמא, ואשר נבחנה על ידו בקפידה, לא אפשרה הגעה למסקנות ברורות בדבר האופן המדויק של התרחשות התאונה, מעבר למסקנות שפורטו לעיל. גם לכך יש משמעות בדבר קיומו של ספק סביר.

8. מכל האמור, מסקנתי היא כי קביעת בית משפט קמא בדבר קיומו של ספק סביר, וכפועל יוצא מכך זיכוי המשיבה מהעבירות אשר יוחסו לה, מעוגנת בתשתית העובדתית שהובאה בפניו, ובמסקנותיו ביחס לממצאים העובדתיים, ובדין יסודה. לפיכך, יש לדחות את הערעור, וכך אציע לחברי.

יואל עדן, שופט

השופטת גילת שלו

לאחר עיון בפסק דינו המפורט והמנומק של חברי, השופט י' עדן, וכן בפסק דינו של בית המשפט קמא, אינני יכולה להצטרף למסקנותיו, ולו תשמע דעתי, יתקבל הערעור, והמשיבה תורשע בעבירה של גרימת מוות ברשלנות.

כאמור בפסק דינו של השופט י' עדן, הצדדים אינם חלוקים לגבי הקביעות העובדתיות של בית המשפט קמא. אעיר במאמר מוסגר, כי נראה שעל אף הקשיים הראייתיים שהתגלו בתיק (כמפורט בהכרעת הדין של בית המשפט קמא), ניתן היה להגיע לקביעות מדויקות יותר לגבי השאלה המרכזית שבמחלוקת- המקום בו חצה המנוח את הכביש יחסית למעבר החציה (וכפועל יוצא, מהירות נסיעתה של המשיבה בעת הפגיעה בו), על סמך עדויותיהם של שני הנהגים שנסעו בכלי רכב במקביל לרכבה של המשיבה (העדים הפטיה אג'נה ודימה מיכאלוב), ואף על סמך עדותה ואמרותיה השונות של המשיבה, ולא מן הנמנע כי על סמך ראיות אלו, ניתן היה לקבוע כי התאונה התרחשה לכל היותר במרחק של מטרים ספורים ממעבר החציה.

עם זאת, גם בהינתן הקביעות העובדתיות של בית המשפט קמא (שהתבססו על אימוץ הממצאים העובדתיים המיטיבים יותר עם המשיבה), אני סבורה כי המערערת הצליחה להוכיח את אשמתה של המשיבה מעבר לכל ספק סביר.



ראשית, שלא כחברי, השופט י' עדן אני סבורה כי בית המשפט קמא צדק בקביעתו כי בענייננו, גם במרחק של 10 מ' אחרי מעבר החציה, מדובר ב"תחום מעבר החציה", כך שחובת הזהירות המוגברת על הנהג עדיין חלה. ויודגש, בית המשפט לא קבע כי בכל מקרה ובכל צומת, תחום מעבר החציה יחול גם במרחק של 10 מ' אחרי מעבר החציה, אלא:

**"בנסיבות התיק שלפניי, גם אם המנוח חצה במרחק של 10 מ' אחרי מעבר החציה, הוא עדיין חצה בתחום הצומת, וקרוב מאוד למעבר החציה המיועד להולכי הרגל שיוצאים מרחוב אייר ומתכוונים לחצות את רחוב בגין (ראו התוכנית הגאומטרית ת/17).
על כן, לאור מבנה הצומת, גם במרחק של 10 מ' אחרי מעבר החציה, עדיין קיימת חובה לצפות שיחצו במקום הולכי רגל, ובשל כך קיימת חובת זהירות מוגברת".**
(ראו פסקה 52 להכרעת הדין).

עיון במבנה הצומת, כעולה מהתוכנית הגאומטרית (ת/17), מתרשים הבוחן (ת/1) ומהתמונות שצורפו לחוות דעת מומחה ההגנה (נ/1), מעלה כי מדובר במעבר חציה המכסה את שני נתיבי הנסיעה, שמימינו אי תנועה משולש, ממנו יוצאים עוד שני מעברי חציה קטנים המצויים על הכניסה והיציאה מרחוב אייר (מעבר חציה בצורת האות Y שוכבת); יתרה מכך, מספר מטרים אחרי מעבר החציה שבענייננו (בכיוון נסיעת המשיבה), מצוי מעבר חציה החוצה את הנתיב הנגדי לנתיב נסיעת המשיבה (שמומחה ההגנה הגדירו כמעבר חציה מדורג). במצב דברים זה, יש ממש בקביעה כי תחום מעבר החציה בענייננו, משתרע על השטח שמתחיל במרחק של כ-10 מ' לפני מעבר החציה ומסתיים כ-10 מ' לאחריו, וכי מדובר באזור בו על הנהג לצפות כי הולכי רגל יחצו את הכביש, והדברים אף מתחזקים כשמדובר בנהג המכיר היטב את מבנה הצומת, כמשיבה.

דומני, כי לאחר שבית המשפט הגיע למסקנה האמורה, היה עליו לקבוע כי המשיבה הפרה את חובת הזהירות המוגברת החלה על נהג בתחום מעבר החציה, ומשכך כי היא גרמה ברשלנות למותו של המנוח.

כפי שציין בית המשפט, כעולה מתקנות 67(א) ו-52 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן- התקנות), על נהג המתקרב למעבר חציה חלה חובה להאט את רכבו ובמידת הצורך אף לעצור, על מנת לאפשר להולכי רגל לחצות את הכביש בבטחה. חובת הזהירות האמורה הורחבה בפסיקה ופורשה כחובת זהירות מוגברת, במסגרתה על הנהג להביא בחשבון גם התנהגות רשלנית ובלתי צפויה של הולך הרגל (ראו למשל ע"פ 558/97 מלניק נ' מדינת ישראל (3.5.98) (להלן- עניין מלניק); ע"פ 8827/01 שטרייזנט נ' מדינת ישראל (13.7.03) (להלן- עניין שטרייזנט)).

בענייננו, לא היתה מחלוקת כי המשיבה לא שינתה את אופן נסיעתה ולא האטה את מהירותה בהתקרבה למעבר החציה, וכי היא בלמה לראשונה רק לאחר הפגיעה במנוח. אמנם, בשל עומס התנועה, נסעה המשיבה במהירות של כ-30 קמ"ש (כך לפי ההנחה שהניח לטובתה בית המשפט), מהירות הפחותה מהמהירות המותרת בכביש, ואולם, אין בכך כדי להעיד על סבירותה של מהירות הנסיעה, האמורה להבחן "בהתחשב בכל הנסיבות ובתנאי הדרך והתנועה בה, באופן שיקיים בידו את השליטה המוחלטת ברכב" (תקנה 51 לתקנות).

בעניין שטרייזנט נקבע בהקשר זה :



"המהירות הסבירה אינה ניתנת לכימות מראש (להבדיל מן המהירות המירבית המותרת) ונגזרת היא, בין השאר, מתנאי השטח, מתנאי הראות, ממזג האוויר וכו'. אין דומה המהירות הסבירה ביום גשום למהירות הסבירה ביום בהיר; אין דומה המהירות הסבירה בדרך עקלקלה למהירות הסבירה בדרך ישרה; ואין דומה המהירות הסבירה בדרך שאין בה מעבר חצייה למהירות הסבירה בדרך שעליה מעבר חצייה לשימושם של הולכי רגל... סבירותה של המהירות בנסיבותיו של כל מקרה תיקבע, בין השאר, בשים לב לחובה המוטלת על נהג להאט את מהירותו, ועל-פי הנדרש אף לעצור את רכבו בכל מקרה שבו צפויה סכנה להולכי רגל. כך הוא, במיוחד, שעה שנוהג ברכב מתקרב אל מעבר חצייה. על-פי נורמות אלו - הקבועות גם בתקנות 52 ו-67(א) לתקנות התעבורה - תיקבע גם המהירות הסבירה שיש לנהוג בה ברכב לפני מעבר חצייה".

ובעניין **מלניק** נשללה הקביעה כי מהירות של 40 קמ"ש היא סבירה בנסיבות המקרה, שכן:

"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 היתה רשלנית אם לא".

בענייננו, המשיבה נסעה בשיירה של כלי רכב, כאשר לטענתה כלי רכב שנסעו בנתיב הימני הסתירו ממנה את המתרחש בחלקו הימני של מעבר החצייה, ולטענתה אף השמש ממול סינוורה מאד, והפריעה לה באופן שנדרשה להוריד את מגני השמש ולהתמקד "בשליש השמשה בו הייתה ראות טובה" (עמ' 52-53 לפרוטוקול). לאור הראות הלוקיה כתוצאה מסנוור השמש וכתוצאה מחסימת הנתיב הימני, הרי שהמהירות של 30 קמ"ש, שיכולה היתה להחשב כסבירה בתנאי ראות אחרים, לא היתה סבירה בנסיבות אלו; וכמצוות המחוקק, היה על המשיבה להאט את מהירות נסיעתה בהתקרבה למעבר החצייה, באופן שיאפשר עצירה לפני מעבר החצייה, אם יתברר שבחלק המוסתר מפניה עובר הולך רגל.

בהקשר זה נקבע בעניין **שטרייזנט**:

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

חובה זו קיימת גם כאשר מיקצת ממעבר החצייה מוסתר מעיניו של הנהג: בין בשל רכב החונה ליד מעבר החצייה, בין בשל רכבים אחרים הנוסעים 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".

ובבג"צ 8150/13 כרסנטי ואח' נ' פרקליטות המדינה-המחלקה הפלילית ואח' (6.8.14) (להלן - עניין **כרסנטי**):



"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 ה"בלתי נראים". הנהג הסביר יודע שמשאית חונה עלולה להסתיר את קיומם של הולכי רגל, ונהג שעוצם את עיניו לידיעה זו מפר את חובת הזהירות כלפיהם".

בענייננו, אמרתיה של המשיבה יכולות גם הן להעיד על רשלנותה, על חוסר תובנתה לחובת הזהירות ולאופן הנהיגה המצופה ממנה באותו מצב, ועל אי קיום חובת הזהירות המוגברת על ידה. וכך בחקירתה הנגדית אמרה "מכוניות הסתירו את מעבר החצייה כשהן כל הזמן היו בתהליך של נסיעה וללא בלימה, ובין המכוניות לא רואים מישהו שעובר בין מכוניות ואני שהייתי ממוקדת עם מבט לרכב שלפני לא מחפשת מכוניות ואנשים שמסתובבים, לא מחפשת אנשים שעושים טעויות, אלא מתמקדת בנסיעה קדימה, לפיכך לא ראיתי אף אחד בין המכוניות שנסעו מימיני ונוסיף לזה גם את הסנוור שהקשה על ראייה ארוכת טווח" (עמ' 56 לפרוטוקול, ההדגשה שלי); ובהודעתה מיום 28.10.14, השיבה לשאלת הבוחן כיצד לא הבחינה במנוח לפני הפגיעה כי "מימיני שני מסלולי תנועה לנוסעים למזרח. תנועה שזורמת באיטיות מסתירה כל מי שעלול לעבור בין מכוניות כשהתנועה זורמת במצב של סיכון. באופן טבעי נהג שנוסע ישר כשהתנועה עמוסה ומכוניות לפני עוצרות כל הזמן לא מחפש כל הזמן בין המכוניות לראות מה קורה שם" (ת/14 א' ש' 13-15, ההדגשה שלי).

המשיבה, כאמור, לא האטה את מהירות נסיעתה בהתקרבה למעבר החצייה, למרות המכשולים שהפריעו לה לראות את מעבר החצייה, דבר שהיה עליה לעשות כדי לוודא שמעבר החצייה פנוי, וזאת בין אם המנוח חצה במעבר החצייה ובין אם חצה אחרי מעבר החצייה.

לכל האמור יש להוסיף את העובדה שהמשיבה כלל לא ראתה את המנוח עד לרגע הפגיעה ממש, וזאת למרות שהוא הספיק לחצות כמעט את כל רוחב הכביש, ונפגע מהחלק הקדמי-שמאלי של רכבה; למרות שרכבה של המשיבה גבוה יחסית; ולמרות שגם המנוח היה אדם גבוה יחסית.

בהקשר זה יצוין, כי בניסוי שדה הראיה שערך הבוחן (ת/12), נמצא כי בהנחה שהנתיב הימני חסום ע"י כלי רכב, ניתן להבחין בהולך רגל ממרחק של כ-12 מ'; ובשחזור שערך הבוחן (ת/7) נמצא כי ברגע שהמנוח עבר את הרכבים שנסעו בנתיב הימני והחל בחצייה הגלויה, היה רכבה של המשיבה במרחק של 12.32 מ' ממנו; ואולם, גם אם יילקחו לטובת המשיבה משתנים נוספים מקלים, המביאים לקיצור שדה הראיה האמור או לקיצור זמן החצייה הגלוי של המנוח (כפי שביקש לעשות מומחה ההגנה), הרי שבענייננו המשיבה לא ראתה את הולך הרגל כלל, ולא הצליחה להסביר מדוע.

עוד ראוי לציין, כי העד הפטיה אג'נה, שנסע בנתיב הימני, מספר רכבים אחרי המשיבה, הצליח לראות את המנוח חוצה את הכביש מימין לשמאל, עוד בהיותו בנתיב הימני, ואף ראה שרכב שנסע שני רכבים לפניו, עבר ממש סמוך אל המנוח ו"פספס אותו בשנייה"; ואילו למשיבה לא היה כל הסבר סביר לשאלה כיצד היא לא ראתה דבר מההתרחשות האמורה, וכיצד לא ראתה את המנוח עד לרגע הפגיעה.

ניתן לראות בפסיקה, כי עצם אי ההבחנה בהולך רגל שנקבע שניתן היה להבחין בו, מהווה רשלנות של הנהג (ראו למשל רע"פ 2885/05 שטרק נ' מדינת ישראל (5.4.05)).



במקרה דומה לענייננו, שנדון בע"פ (חיפה) 896/06 **גאוי נ' מדינת ישראל** (12.4.07), דובר בהולך רגל שחצה את הכביש במרחק של כ-10.8 מ' **אחרי מעבר החציה**, נקבע כי המערער שם יכול היה לראות את המנוח עוד לפני שירד לכביש מאי התנועה, אך לא ראה אותו, ולכן נקבע כי הוא נהג ללא ערנות מספקת; עוד נקבע, כי לו היה המערער מאט את רכבו בהגיעו למעבר החציה, כפי שהיה עליו לעשות, הוא היה ממשיך ומאט כשראה את המנוח ומונע את התאונה, וכי "האטת המהירות לפני מעבר חצייה צריכה הייתה להימשך גם לאחריו. כשהנוהג ברכב צריך לקחת בחשבון גם רשלנות של הולך הרגל", כך שהעובדה שהמנוח חצה במרחק של 10 מ' לאחר מעבר החציה, אינה משנה בנסיבות העניין את המסקנה שנהיגתו הרשלנית גרמה למותו של המנוח. יצוין, כי פסק הדין אושר בבית המשפט העליון, ובקשת רשות ערעור שהגיש המערער, נדחתה (רע"פ 4180/07 **גאוי נ' מדינת ישראל** (15.7.07)).

מכל האמור עולה, כי מכלול הנסיבות בענייננו, גם לפי הקביעות העובדתיות שקבע בית המשפט קמא, אמור היה להוביל למסקנה כי המערערת הוכיחה שהמשיבה התרשלה בנהיגתה, ושהיא גרמה ברשלנות למותו של המנוח.

ואולם, בית המשפט קמא החליט לזכות את המשיבה משני נימוקים עיקריים- הראשון, הוא העובדה שהמערערת לא הציגה נתונים לגבי המהירות בה ניתן היה למנוע את התאונה; והשני, אופן נהיגתם של נהגי כלי הרכב בנתיב הימני, אשר הטעה את המשיבה לחשוב כי מעבר החציה פנוי.

שני נימוקים אלו אינם מקובלים עליי, ונראה כי אף השופט י' עדן אינו מקבלם בפסק דינו.

לגבי הנימוק הראשון- הסתמך בית המשפט קמא בעיקר על עפ"ת (נצרת) 28434-05-13 **ברזל נ' מדינת ישראל** (23.10.13) (להלן- **ברזל**), בו נקבע בין היתר 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... משכך, ושעה שגם חסר הנתון המדויק של מהירות הנהג, עובר לתאונה, אזי חסרים הנתונים המרכזיים, שעל פיהם, ניתן לקבוע, אם בכלל, את רשלנות המערער"; על כן קבע בית המשפט קמא כי משלא הוצגו נתונים המלמדים על המהירות בה היה ניתן למנוע את התאונה בענייננו, לא ניתן לקבוע אם המשיבה התרשלה.

עיון בפסק הדין בעניין **ברזל** מעלה, כי לא ניתן ללמוד ממנו לענייננו, וכי הקביעה האמורה נובעת מהנסיבות הקונקרטיות שהוכחו באותו מקרה; בעניין **ברזל** קבע בית המשפט המחוזי, כי נפל פגם ממשי בבדיקת שדה הראיה של המערער שם, וכי כלל לא נבדק שדה הראיה שלו ביחס למעבר החציה השני ממנו הגיעה המנוחה, כך שלא ניתן היה לקבוע האם הוא הבחין או יכול היה להבחין במנוחה במקום בו היתה כשנפתח לפניו שדה הראיה, לכך התווספה העובדה שהמערער נהג במהירות של כ-15 קמ"ש, ושבשל הכשל בבדיקת שדה הראיה, לא הוכח באיזו מהירות היתה התאונה נמנעת.

פסק הדין בעניין **ברזל** נבחן במסגרת עניין **כרסנטי** הנ"ל (עתירת משפחת המנוחה בעניין **ברזל** לבג"צ כנגד ההחלטה שלא להגיש בקשת רשות ערעור על פסק הדין), במסגרתו אישר בג"צ את קביעות בית המשפט המחוזי, זאת בשל החסרים הראייתיים הקונקרטיים שהתגלו במקרה זה (ובעיקר הכשלים הנוגעים לבדיקת שדה הראיה); עוד נקבע בעניין **כרסנטי**, כי פסק הדין בעניין **ברזל** אינו מצמצם את הלכת **שטרייזנט**, אלא שלצד אחריותו המוגברת של נהג המתקרב למעבר חציה, חובת הזהירות המוטלת עליו, וחובתו לצפות גם התנהגות רשלנית של הולך הרגל, יש לזכור כי אין מדובר



באחריות קפידה, ושעל התביעה להוכיח את רשלנותו של הנהג, בכל מקרה על פי נסיבותיו.

במקרה אחר שנדון בעפ"ת (מרכז) 50565-03-15 **כהן נ' מדינת ישראל** (15.5.16), ערך בית המשפט המחוזי אבחנה בין עניינו של המערער שם לבין עניין **ברזל הנ"ל**, וקבע שבעניין **ברזל** נמצא חוסר בנתונים מהותיים (בעיקר בכל הנוגע לשדה הראיה של הנהג), ואילו בעניינו של המערער, למרות מחדליו של הבוחן מלבצע את כל הבדיקות הנדרשות, הרי שדי בממצאים שנקבעו כדי להביא למסקנה שהמערער התרשל בנהיגתו. פסק דינו של בית המשפט המחוזי אושר ע"י בית המשפט העליון, ובקשתו של המערער לרשות ערעור נדחתה (רע"פ 5112/16 **כהן נ' מדינת ישראל** (4.7.16)).

בעניינו, כאמור, נבדק והוכח שדה הראיה של המשיבה, תוך שקלול המגבלה של רכבים החוסמים את הנתיב הימני (ונקבע כי היא יכולה לראות את המנוח ממרחק של כ-12 מ'); הוכח כי למרות זאת, המשיבה כלל לא ראתה את המנוח; והוכח כי היא לא האטה את מהירות נסיעתה בהתקרבה למעבר החציה, למרות החובה המוטלת עליה לפי החוק, להאט באופן שיאפשר לה במידת הצורך לעצור את רכבה לפני המעבר. ברור, אם כן, כי לו המשיבה לא היתה מתרשלת, היינו, אם היתה ערנית ומבחינה במנוח לפני התאונה, ואם היתה מאטה את מהירות נסיעתה כנדרש, לאור הקרבה למעבר החציה ותנאי הראות, הרי שהתאונה היתה נמנעת (שהרי ברור כי מהירות נמוכה יותר היתה מקטינה את מרחק העצירה, אשר בהנחה שנסעה במהירות 30 קמ"ש עמד על 13.96 מ').

אציין, כי לאור הנסיבות שהוכחו בעניינו, מקובלות עליי תשובותיו של הבוחן לשאלות בנושא המהירות בה היתה התאונה נמנעת "ברגע שהנאשמת לא ראתה את הולך הרגל היא לא יכולה הייתה למנוע את התאונה... היא לא ראתה את תחילת המדרכה ולא את אמצע הכביש. אם היא מתקרבת למעבר החציה ולא רואה את כל רוחב הכביש יש סיכוי שיש הולך רגל שנמצא על הכביש עליה להאט עד למהירות שתאפשר עצירה..." (עמ' 35 לפרוטוקול).

אם כך, לאור מכלול הנסיבות בעניינו, המוכיחות את רשלנותה של המשיבה, אין רלוונטיות לקביעות בעניין **ברזל הנ"ל**, ולא היה מקום לקבוע כי בהעדר הנתון של המהירות בה ניתן היה למנוע את התאונה, לא ניתן להוכיח את רשלנותה.

אשר לנימוק השני- בית המשפט קמא קבע כי מאחר שכלי הרכב שנסעו בנתיב הימני לא שינו ממהירות נסיעתם ולא הגיבו להימצאות המנוח על הכביש, הרי שלא רק שהם לא שימשו תמרור אזהרה למשיבה, אלא אף היוו לה מכשלה. בית המשפט הסתמך בין היתר על תיקון תקנה 67 לתקנות בשנת 2015 (במסגרתו הוספה הוראה לפיה על נהג המתקרב למעבר חציה, אשר רכב הנוסע בנתיב שלידו האט או עצר לפני מעבר החציה, להאט או לעצור גם הוא את רכבו), וקבע כי "המחוקק קשר את הדרישות מנהג המתקרב למעבר החציה, להתנהגות הנהגים בסביבתו".

כחברי השופט י' עדן, אני סבורה כי אין מדובר בנימוק היכול לשמש לזכות המשיבה בשלב קביעת האחריות בהכרעת הדין, שכן העובדה שנהגים אחרים התרשלו באופן נהיגתם, אינה יכולה לפטור נהג מחובות הזהירות המוטלות עליו, ואינה יכולה לשלול את רשלנותה של המשיבה בעניינו. עוד אעיר, כי תיקון תקנה 67 לתקנות נועד כדי להרחיב את חובת הזהירות של נהג המתקרב למעבר החציה, אך בוודאי שכוונתו לא היתה לגרוע ממנה, כפי שעשה בית המשפט קמא.



לאור כל האמור לעיל, לו תשמע דעתי, יתקבל ערעור המדינה, המשיבה תורשע בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, ועניינה יוחזר לבית המשפט קמא לצורך גזירת הדין.

גילת שלו, שופטת

השופט יורם צלקובניק - אב"ד

לאחר בחינת נסיבות התאונה, על יסוד הנתונים העובדתיים אותם קבע בית המשפט קמא - ואשר לא היו שנויים במחלוקת - הגעתי לכלל דעה, כפי שקבעה חברתי, השופטת ג' שלו, כי מוטלת על המשיבה האחריות לגרימת מותו של המנוח בנהיגה רשלנית.

בעניין זה, אציין, כפי שעלה בחוות דעתה של השופטת שלו, כי בית המשפט קמא קבע בהכרעת דינו, כי בהתחשב ב"מבנה הצומת" בו היה מצוי מעבר החציה, נוכח קיומם של מעברי חציה נוספים בסמיכות מקום, מהם עלולים להגיע הולכי רגל, הרי ש"גם במרחק 10 מ' אחרי מעבר החציה, עדיין קיימת חובה לצפות שיחצו במקום הולכי רגל, ובשל כך קיימת חובת זהירות מוגברת". בנסיבות אלה, כך סבור אני, לא נותקה חובת הזהירות המיוחדת שהיתה מוטלת על המשיבה רק משום כך שגלגלי רכבה חצו את מעבר החציה הקונקרטי, בו דן חברי השופט עדן.

חרף קיומה של חובת זהירות מוגברת זו, המשיכה המשיבה בנהיגתה בלא להאט את מהירות הנסיעה, על אף ששדה הראיה מימינה, מהכיוון ממנו הגיע המנוח, שהלך בהליכה איטית יחסית, המתחייבת מגילו ומכך שנעזר במקל הליכה, היה חסום על ידי כלי רכב שנסעו במקביל לרכבה של המשיבה; למעשה, לא הבחינה המשיבה במנוח עד רגע הפגיעה ממש, על אף שדה הראיה שעמד לרשותה, כפי שקבע בית המשפט קמא על יסוד ממצאי בוחן התאונה. בית המשפט קמא קבע כי לא הוכח באיזו מהירות ניתן היה למנוע תאונה, אולם נוכח כך שהמשיבה לא הבחינה כלל במנוח בשום שלב של הנסיעה, עד הפגיעה ממש, מדובר בשאלה נטולת נפקות ממשית. בעניין זה יש לציין, כי נוכח כך שהמנוח הוטח לעבר שמשת הרכב, ומשם נפל אל הכביש, הרי שעלה כי המשיבה לא נסעה בנסיעה מזדחלת, עד כדי אפשרות עצירה על אתר, שהתחייבה מכך ששדה הראיה לימינה היה חסום, ואף לנוכח סנזור השמש מולה, ומהירות הנסיעה - 30-40 קמ"ש על פי הקביעה - לא תאמה את תנאי הדרך, והסיכון המוגבר לפגיעה בהולכי רגל העשויים לחצות את הכביש במקום.

בנסיבות אלה, מצטרף אני לעמדתה של השופטת שלו, לעניין הרשעת המשיבה, והחזרת התיק לבית המשפט קמא לצורך דיון בשאלת העונש.



יורם צלקובניק, שופט
ס. נשיאה

אשר על כן, הוחלט ברוב דעות לקבל את הערעור, להרשיע את הנאשמת בעבירה של גרימת מוות ברשלנות לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], ולהחזיר את התיק לבית המשפט קמא לצורך גזירת הדין.

ניתן היום, י"ח תמוז תשע"ז, 12/7/2017 במעמד הצדדים.

גילת שלו, שופטת

יואל עדן, שופט

יורם צלקובניק, שופט
אב"ד