



ת"ד 12129/01/20 - מדינת ישראל נגד חיים קורן

בית משפט השלום לתעבורה בחיפה

ת"ד 12129-01-20 מדינת ישראל נ' קורן
בפני כב' השופט גיל קרזבום, סגן נשיא

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

חיים קורן

הנאשם

באמצעות עו"ד זכי כמאל

נימוקי הכרעת הדין

בתאריך 12.5.32 זיכיתי את הנאשם מהעבירות המיוחסות לו בכתב האישום. להלן נימוקי הכרעת הדין:

עובדות כתב האישום:

1. בתאריך 4/11/2019 בשעה 8:45, או במועד סמוך לכך, נהג הנאשם ברכב מונית מסוג מרצדס מ.ר. 98-357-25 (להלן: "**הרכב**") בחיפה ברחוב נתנזון מכיוון דרום לצפון, ובהגיעו לצומת עם רחוב כיאט פנה לשמאל. הכביש במקום אספלט תקין ויבש, דרך עירונית מהירות מירבית מותרת 50 קמ"ש. בכיוון נסיעת הנאשם הוצב תמרור 301 "האט ותן זכות קדימה", ומעברי חצייה מסומנים היטב. לנאשם היה שדה ראייה פתוח לפניו לכיוון רח' נתנזון למרחק של 110 מטרים, ובפנייה שמאלה לכיוון רח' כיאט, שדה ראייה פתוח למרחק של 45 מטרים (קשתי), וניתן להבחין בהולכי רגל על המדרכה, על מעבר החצייה, ובסמוך לו. תוך כדי הפנייה לשמאל, שדה הראיה נפתח לכל רוחב הכביש, כולל המדרכה משמאל. אותה עת באותו מקום (במעבר החצייה ברח' כיאט) חצתה את הכביש, בסמוך למעבר החצייה מימין לשמאל ביחס לכיוון נסיעת הנאשם, הולכת רגל בשם סרדה יקטרינה (להלן: "**הולכת הרגל**"), אשר הספיקה לחצות כ-4 מטרים.

נטען, כי הנאשם נהג ברכב בקלות ראש, בכך שלא שם לב לדרך. מסיבה שאינה סבירה לא הבחין במועד בהולכת הרגל, ולא אפשר לה להשלים את החצייה בבטחה, פגע בה והפילה לכביש (להלן: "**התאונה**"). כתוצאה מהתאונה נחבלה הולכת הרגל חבלה של ממש בדמות של שבר אלכסוני ברמוס פוביס עליון משמאל.

לא שנויים במחלוקת

· נהיגת הנאשם במקום ובזמן המפורטים בכתב האישום.

עמוד 1



- החבלות, שנגרמו להולכת הרגל (לטענת הנאשם, הן נגרמו כתוצאה מנפילה עצמית).

במחלוקת

- עצם התרחשות התאונה. לשיטת ההגנה, לא נוצר מגע בין הולכת הרגל לרכב.
- שדה הראייה, שהיה לנאשם ביחס להולכת הרגל.
- אופן ומהירות חציית הולכת הרגל את הכביש (לטענת הנאשם הולכת הרגל חצתה את הכביש באלכסון).
- מהירות נסיעת רכב הנאשם.
- שאלת אחריותו של הנאשם לגרימת התאונה.

דין והכרעה

רכבו של הנאשם פגע בהולכת הרגל

2. מהראיות שהוצגו עולה באופן ברור, כי היה זה רכבו של הנאשם שפגע בהולכת הרגל, ולא מדובר בנפילה עצמונית, כפי טענת ההגנה.
3. בהודעתו במשטרה מסר הנאשם: **"אני לא חושב שפגעתי בהולכת הרגל"** (ת/ש' 11). גם בבית המשפט הנאשם טען, שלא פגע בהולכת הרגל וכדבריו: **"אני חושב שלא פגעתי בהולכת הרגל. היא נפלה לפני הרכב שלי, והיא נבהלה, לכן היא נפלה..."** (עמ' 21 ש' 7-8 לפרוטוקול). עם זאת יש לציין, כי לאחר שסרטון התאונה הוצג לנאשם במסגרת חקירתו במשטרה, הוא ציין, שהוא אכן מזהה את התאונה (ת/ש' 3, שורה 40).
4. מנגד, הולכת הרגל עצמה העידה, כי נפגעה מרכב הנאשם: **"הרגשתי פגיעה בצד ועפתי על הרצפה"** (עמ' 13 ש' 3 לפרוטוקול). גם בחקירה הנגדית העדה עמדה על גרסתה זו ושללה את טענת הסנגור, לפיה מדובר היה בנפילה עצמית ולא בפגיעה מהרכב: **"לא. כי אני זוכרת את הפגיעה בצד שמאל והיה לי שפשוף על הידיים"** (עמ' 14 ש' 6-7 לפרוטוקול).
5. התאונה צולמה (סרטון נ/11) וניתן להבחין ברכב הנאשם פוגע בהולכת הרגל עם חלקו הקדמי השמאלי, עת הולכת הרגל כמעט סיימה לחצות את הכביש, וזאת במרחק של מספר מטרים אחרי מעבר החצייה, בכיוון נסיעת רכב הנאשם.

סרטון התאונה תומך בגרסת הולכת הרגל.



6. מעבר לנדרש, השבר שנגרם להולכת הרגל באגן מצד שמאל מתיישב אף הוא עם העובדה, שהיא נפגעה מרכב הנאשם, בצד השמאלי של גופה.

7. אמנם לרכב הנאשם לא נגרם נזק כלשהו, אך אין להתפלא על כך, נוכח העובדה, שמדובר בנסיעה במהירות נמוכה, כאשר הולכת הרגל הינה אישה נמוכת-קומה (כ-110 ס"מ), ומשקלה 22 ק"ג בלבד, כאשר משקלו של הרכב עולה על טון.

8. במכלול הנסיבות, ובפרט לאור סרטון התאונה ועדותה של הולכת הרגל, אני קובע, כי פגיעת הרכב בהולכת הרגל הוכחה מעבר לספק סביר.

אופן חציית הולכת הרגל ומקום האימפקט בכביש

9. לטענת הנאשם, הולכת הרגל כלל לא חצתה את הכביש במעבר חצייה. טענתו זו של הנאשם אינה מתיישבת עם סרטון התאונה (ת/11), ממנו עולה, שהנאשמת החלה לחצות את הכביש במעבר החצייה, אך באלכסון, תוך שהיא יוצאת מגבולות מעבר החצייה. עוד ניתן ללמוד מהסרטון, כי נקודת האימפקט הייתה במרחק של כ-4 מטרים לאחר מעבר החצייה ובסמוך למדרכה. גם מסקנת הבוחן (דו"ח בוחן ת/2) הייתה, שנקודת האימפקט הייתה כ-4 מטרים לאחר מעבר החצייה, קביעה שלא נסתרה.

10. המתלוננת עצמה ציינה בחקירתה, שבשלב מסוים היא אכן החלה לחצות באלכסון, וזאת משום שמיהרה וביקשה לקצר את הדרך (ר' עמ' 14 ש' 30-31 לפרוטוקול).

11. לציין, שהנאשם עצמו כלל לא הבחין בהולכת הרגל עד רגע לפני הפגיעה, כך שלא יכולה הייתה להיות לו כל ידיעה ביחס למיקום, בו הולכת הרגל החלה לחצות את הכביש.

12. לסיכום נקודה זו יש לקבוע, שהולכת הרגל החלה לחצות את הכביש במעבר החצייה, בהליכה אלכסונית ימינה, תוך שהיא יוצאת מגבולות מעבר החצייה, עד שנפגעה מהרכב, כשהיא במרחק של כ-4 מטרים אחרי מעבר החצייה בכיוון נסיעת הרכב.

מהירות חציית הולכת הרגל

13. הבוחן קבע, כי מהירות חציית הולכת הרגל הייתה כ-1 מטר לשנייה, זאת בהתחשב בנתונים הפיזיים של הולכת הרגל (נמוכת-קומה).

הבוחן לא התחשב בהקשר זה בגרסת הולכת הרגל, לפיה היא הגבירה את מהירות הליכתה, מאחר שמיהרה, והיה עליו לעשות כן.



14. לציין, שלאחרונה הופץ חוזר קצב חציית הולכי רגל מעודכן (הנחיית מדור 19/19), ממנו עולה, שבהליכה מהירה קצב החצייה של אנשים בגילים שבין 18-44 עומד על 1.48 מטר בשנייה (ר' ס' 5 להנחיה). נוכח העובדה, שמדובר בהולכת רגל נמוכת קומה יש מקום להעמיד את קצב החציה על 1.4 מטר בשנייה.

15. לסיכום, במכלול הנסיבות אני סבור, שיש לקבוע קצב חצייה של 1.4 מטר בשנייה במקום 1 מטר בשנייה, כפי קביעת הבוחן.

מהירות נסיעת רכב הנאשם

16. הבוחן אימץ את גרסת הנאשם, לפיה עובר לתאונה, מהירות נסיעתו הייתה כ-5 קמ"ש, אלא שמצפייה בסרטון התאונה נראה, כי מדובר במהירות גבוהה יותר באופן משמעותי. למרות העובדה, שניתן היה לקבוע את מהירות הרכב באמצעות ניתוח סרטון התאונה. הדבר לא נעשה וחבל.

17. לציין, שבעדותו בבית המשפט, הנאשם העריך, כי מהירותו עובר לפנייה שמאלה הייתה בין 20 ל-25 קמ"ש (עמ' 19 ש' 1 לפרוטוקול), אך במהלך הפנייה האט מהירותו עד כדי 5 קמ"ש פחות.

18. צפייה בסרטון מלמדת, שהנאשם אכן האט את מהירותו, אך לא באופן משמעותי. להערכתי, רכב הנאשם פנה שמאלה במהירות שלא פחתה מ-15 קמ"ש. אמנם מדובר בהערכה בלבד, אך בהיעדר כל בדיקה מדויקת אחרת (שניתן היה כאמור לבצע) יש להסתמך על אומדנה זו. יודגש, כי דווקא קביעת מהירות גבוהה יותר מזו שהנאשם טען לה, פועלת במקרה זה לטובתו (ככל שמדובר במהירות התואמת את תנאי הדרך), ועל כך ארחיב בהמשך.

שדה הראיה שהיה לנאשם ביחס להולכת הרגל

19. כאמור, הנאשם נהג ברחוב נתנזון, וממנו פנה שמאלה לרח' כיאט, שם התאונה התרחשה כ-4 מטרים לאחר מעבר החצייה. אציין, כי סרטון התאונה אינו יכול ללמד על שדה הראיה שעמד לנאשם, מאחר שהתאונה צולמה מהכיוון הנגדי להגעת הרכב, ובהגבהה משמעותית.

20. על מנת לבחון את שדה הראיה, שעמד לנאשם בפועל ביחס להולכת הרגל, היה על הבוחן לבצע שחזור של התאונה תוך כדי נהיגה, ולצלם את הנסיעה מתוך מושב הנהג. פעולה שלא בוצעה.

21. לבקשת ההגנה, בוצעו ביקור ושחזור במקום התאונה באמצעות ניידת, המדמה את רכב הנאשם.

מצפייה בסרטון השחזור (נ/1) ניתן להבחין, כי בסמוך לשפת המדרכה השמאלית (בכיוון נסיעת הנאשם) מוצבים עמודי



ברזל מלבניים בגובה של כ- 70 ס"מ במרחק של כמטר וחצי האחד מהשני. העמודים מוצבים לאורך כל הפנייה שמאלה ועד אחרי מקום האימפקט. בנוסף, באזור מקום האימפקט קיים על המדרכה בצמוד לכביש שילוט על עמוד. מדובר בעמודים, שיוצרים במהלך הפנייה שמאלה הפרעה משמעותית לשדה הראייה שמאלה, ורק עם סיום הפנייה שמאלה נפתח לנהג שדה ראייה נקי גם ביחס לאזור האימפקט.

22. בנוסף, מסרטון השחזור ניתן לראות, כי הקורה הקדמית ימנית של הרכב מסתירה אף היא באופן משמעותי את שדה הראייה ביחס לאזור מקום האימפקט.

23. לציין, שבמקרה זה, גובהה של הולכת הרגל עמד לה ולנאשם לרועץ נוכח תנאי הדרך הנ"ל, בעטיו נפגע שדה הראייה, שעמד לנאשם ביחס אליה.

24. יודגש, כי אילו הולכת הרגל הייתה ממשיכה בחציית הכביש על מעבר החצייה, לא הייתה נוצרת לנאשם פגיעה בשדה הראייה. העובדה, שהולכת הרגל חצתה באלכסון והתרחקה ממעבר החצייה, יצרה במקרה ייחודי זה את אותה הגבלה בשדה הראייה של הנאשם.

25. לאור האמור לעיל יש לקבוע, כי שדה הראייה של הנאשם היה מוגבל ביחס להולכת הרגל, בפרט באזור מקום האימפקט. שדה הראייה נפתח לנאשם באופן מלא רק במהלך הפנייה בנקודת הזמן, בה חלקו הקדמי של רכבו הגיע לקו מעבר החצייה (כ' 6 מ' לפני מקום האימפקט).

האם התאונה הייתה נמנעת

26. מהמקובץ ברור, כי השחזור, שבוצע על ידי הבוחן אינו תואם את מהירות הולכת הרגל, ובפרט לא את מהירות רכב הנאשם.

27. בהתאם, יש לבצע שחזור לפני קצב חצייה של 1.4 מטר לשנייה, מהירות נסיעה של 15 קמ"ש, ובהתייחס לנקודה, בה שדה הראייה נפתח לנאשם באופן מלא, קרי כחמישה/שישה מטר לפני מקום האימפקט. לציין, שגם הבוחן ביצע את השחזור מהנקודה, בה רכב הנאשם היה במרחק של 5.6 מ' ממקום האימפקט (ת/2 עמ' 3 ס' 4 למסקנות), אלא שהשחזור בוצע במהירות של 5 קמ"ש, בעוד שבפועל מהירות רכב הנאשם הייתה גבוהה יותר.

28. בהתאם, יכולתו של הנאשם למנוע את התאונה תבחן לפי הנתונים הבאים:

· הולכת הרגל הספיקה לחצות כ- 4 מ' עד לרגע בו נפגעה (ר' דו"ח בוחן) ובקצב חצייה של 1.4 מטרים לשנייה היא שהתה על הכביש כ- 2.85 ש' מתחילת החצייה ועד לרגע הפגיעה. נקודת האימפקט אינה שנויה במחלוקת.

· הנאשם יכול היה להבחין בהולכת הרגל רק לאחר הפנייה שמאלה, ועמד לרשותו מרחק עצירה של עמוד 5

כ-6 מטרים עד למקום האימפקט.

· במהירות של 15 קמ"ש עובר רכבו של הנאשם מרחק של 4.166 מטר בשנייה (15/3.6).

· זמן תגובת נהג 1.47 ש' (ר' דו"ח בוחן).

· במהלך זמן התגובה יעבור רכבו של הנאשם מרחק של 6.12 מטר (4.166 מטר לשנייה * 1.47 ש').

29. מכאן, שהפגיעה בהולכת הרגל הייתה בתוך זמן התגובה, ומדובר בתאונה בלתי נמנעת.

האם הנאשם התרשל או נהג בחוסר זהירות

30. בהתחשב בעובדה, שהתאונה התרחשה בתוך זמן התגובה מדובר בתאונה בלתי נמנעת. יודגש, כי גם אם התאונה התרחשה בסוף תהליך העצירה (קרי: מרחק תגובה + מרחק עצירה), עדיין מדובר בתאונה בלתי נמנעת, או על גבול הבלתי-נמנעת.

בנוסף, לא ניתן לומר, שנהיגה במהירות של 15 קמ"ש, אינה תואמת את תנאי הדרך.

31. מדובר במקרה ייחודי שבו נהג "מן היישוב" לא יכול היה למנוע את התאונה, ואף לא ניתן לומר, כי הנאשם נטל סיכון בלתי סביר באופן נהיגתו.

לסיכום

32. לאור כל האמור לעיל יש לקבוע, שהמאשימה לא הוכיחה את עובדות כתב האישום מעבר לספק סביר.

33. מנגד, הנאשם הוכיח, ברמה הנדרשת ממנו במסגרת הליך זה, כי התאונה הייתה בלתי נמנעת, ולא הוכח כי התרשל.

34. לאור כל האמור לעיל, החלטתי לזכות את הנאשם מהעבירות המיוחסות לו, וזאת מחמת הספק.

המזכירות תעביר לצדדים עותק מנימוקי הכרעת הדין.

ניתנה היום, י' סיוון תשפ"א, 21 מאי 2021, שלא במעמד הצדדים.