



גמ"ר 10621/02/18 - פרקליטות מחוז תל אביב נגד וגנר בן ציון

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

גמ"ר 10621-02-18 פרקליטות מחוז תל אביב פלילי נ' בן ציון
לפני כבוד השופט אריה זרזבסקי

בעניין: פרקליטות מחוז תל אביב (פלילי)
ע"י ב"כ עו"ד ליאה קוק

המאשימה

נגד

וגנר בן ציון

ע"י ב"כ עו"ד אילון אורון

הנאשם

הכרעת דין

נגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירה של גרם מוות בנהיגה רשלנית, עבירה לפי סעיף 64 ו-40 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961.

1. עובדות כתב האישום

בתאריך 19.12.17, בשעה 09:30 או בסמוך לכך, נהג הנאשם באוטובוס ציבורי- עירוני מסוג וולבו, מ.ר. 73-404-52, קו 76 השייך לחברת קווים (להלן: "**האוטובוס**"), ממערב למזרח, ברחוב העצמאות לכיוון צומת הרחובות העצמאות ויוסף חיים באור יהודה.

הדרך בה נהג הנאשם הינה כביש דו סטרי בעל שני נתיבי נסיעה לכל כיוון וסמוך לפני הכיכר משתלבים שני הנתיבים לנתיב אחד. לאחר הכיכר, בסמוך לרחוב העצמאות 44, ממוקם מעבר חצייה לא מרומזר המופרד על ידי אי תנועה (להלן: "**מעבר החצייה**").

על מעבר החצייה ממוקמים שני תמרורי 306 המורים על מתן זכות קדימה להולכי הרגל החוצים.

באותה עת תנאי הראות בכביש היו טובים, מזג- האוויר נאה ואור יום. הכביש תקין, נקי, יבש והדרך הינה עירונית בה מותרת הנסיעה במהירות 50 קמ"ש.

לפני הכניסה לכיכר שדה הראיה היה פתוח ל- 80 מטרים לפחות. מעבר החצייה ממוקם ביציאה מן הכיכר וניתן להבחין בו בבירור ממרחק של לפחות 30 מטרים.



אותה שעה חצה במעבר החציה מר הנרי בן שושן, יליד 1934 (להלן: "המנוח") אשר חצה את רחוב העצמאות במעבר החצייה משמאל לימין בכיוון נסיעת הנאשם.

הנאשם תוך כדי נסיעה באוטובוס במהירות של כ- 16 קמ"ש, הפנה מבטו אל נוסעת ששוחחה עמו, לא שם לב לדרך שלפניו ופגע בעוצמה במנוח, שנחבט והוטל אל הכביש לאחר שהספיק לחצות

כ- 3.6 מטרים מרחב מעבר החצייה (להלן: "התאונה").

כתוצאה מהתאונה נפגע המנוח באופן קשה ונחבל חבלת ראש. המנוח הובהל לבית החולים תל-השומר כשהוא מורדם ומונשם. כעבור מספר שעות, בשעה 18:40, או בסמוך לכך נפטר המנוח.

התאונה ומותו של המנוח נגרמו כתוצאה ישירה מנהיגתו הרשלנית החמורה של הנאשם שהתבטאה במעשים ובמחדלים הבאים:

א. הנאשם נהג בקלות ראש, ברשלנות חמורה ובחוסר תשומת לב לחיי אדם.

ב. הנאשם לא הבחין במנוח עובר לפגיעה בעוד ששדה הראיה היה פתוח לפניו למרחק של 80 מ'.

ג. הנאשם הסיר מבטו מן הדרך תוך כדי נסיעה באוטובוס.

ד. הנאשם נהג מבלי שנקט באמצעים הדרושים כדי למנוע סיכון או פגיעה במנוח, לא האט את רכבו לפני מעבר החצייה, בלם מאוחר מדי ולא אפשר למנוח להשלים את חציית מעבר החצייה בבטחה.

2. תגובת הנאשם לכתב האישום:

הנאשם לא כפר בנסיעתו באוטובוס על רחוב העצמאות.

הנאשם כפר כפירה כללית ביחס לתנאים ששררו במקום במועד התאונה, לרבות בשדה הראייה לפני הכניסה לכיכר, בכך שניתן היה להבחין במעבר החצייה הממוקם ביציאה מן הכיכר בבירור ממרחק של 30 מטרים, במהירות הנסיעה של האוטובוס, וכן כפר בתיאורים הנודעים להתנהלותו מול הנוסעת באוטובוס ולפגיעה במנוח (סעיפים 4-9 לכתב האישום).

3. השאלה שבמחלוקת הינה:

האם המדובר בתאונה נמנעת או בלתי נמנעת?

האם הנאשם היה יכול להבחין במנוח בעת שחצה המנוח את הכביש במעבר החצייה ולהגיב כנדרש ולמנוע את קרות



התאונה?

4. ראיות התביעה:

עדות בוחן התנועה:

מטעם המאשימה העיד ע.ת. 2 רס"ב נסים חורי אשר הגיש דו"ח בוחן (ת/28) ותרשימים (ת/18, ת/19, ת/27) כמו כן הגיש תיעוד ניסוי שדה ראיה אשר נערך על ידו, דו"ח שחזור התאונה (ת/17) ומסמכים רפואיים (סיכום פטירה) בעניינו של המנוח (ת/34).

מדו"ח הבוחן עולה כי המנוח הספיק לחצות 3.6 מ' מהמדרכה השמאלית וזאת על פי החישוב המפורט בת/31 (מזכר מרחק חצייה) בשינויים כפי שהציג העד על גבי ת/27 (תרשים) במעמד הדיון בבית המשפט.

זאת ועוד, עולה כי ממרחק של 7 מ' אחרי קו הכניסה לצומת נפתח **שדה הראייה** למרחק של 50 מ' לפחות, ומעבר החצייה וכן תמרור 306 נראים היטב, שהם מצויים מרחק של כ-30 מ' מנקודה זו. (ראה בלוח התצלומים ת/29).

הבוחן מתייחס כי במועד התאונה שררו תנאי מזג אויר נאה, ראות טובה ואור יום וכן הכביש היה יבש ו תקין.

הבוחן קובע על פי חישוביו בדוח הבוחן (ת/28 בע"מ 3 לדוח) וחוות דעתו המקצועית כי היה על הנאשם להבחין במנוח בהיותו בנתיב הנגדי, עוד הטרם כניסתו לכיכר, והיה עליו להבחין במנוח עוד כשהוא פוסע על אי התנועה בהגיעו לכיכר.

הבוחן ערך מסמך הנושא כותרת "**שחזור התאונה**" (ת/17) המפרט את החישובים שביצע לשם קביעת מידת האיחור בתגובת הנאשם.

במזכר צוין כי הגם שעל פי החישובים המתמטיים האיחור בתגובת הנאשם עומד על 0.59 שניות הרי שבחיי המעשה האיחור הוא גדול בהרבה לפי שהנאשם לא הסתכל לכיוון הכביש, ואלמלא הוסחה דעתו על ידי נוסעת מתוך האוטובוס היה עליו לראות את הולך הרגל ולהגיב בשלב מוקדם יותר ובכך למנוע את התאונה.

בעניין זה העיד הבוחן בבית המשפט: "**.. זאת אומרת במהלך כל הנסיעה בה הוא נסע מאז שהוא יצא מתחנת האוטובוס עד פחות משנייה ממקום הפגיעה, כל הזמן הזה צריך לחשב אותו כזמן תגובה שהוא לא הגיב. זאת אומרת איחור בתגובה של הנהג, הוא לא הגיב. היה צריך לראות בשלב מסוים את ההולך רגל ולהגיב עוד הרבה לפני זה, ואז בכך יכל למנוע את התאונה**" (עמ' 50 שו' 19-27).

5. דוח הצפייה בסרטון אשר ערך ע.ת. 1 רפ"ק צביקה מוזס (ת/9):



התביעה הביאה בפני בית המשפט את סרטון תיעוד התאונה כפי שהוא צולם במצלמת הדרך המותקנת בחזית האוטובוס (צד ימין למעלה) (1/ת) ואת דו"ח הצפייה בסרטון אשר ערך ע.ת. 1 רפ"ק צביקה מוזס (9/ת), ממנו ניתן ללמוד בין היתר על משך החצייה של המנוח במעבר החצייה לפיו ניתן היה להבחין במנוח על אי התנועה בעת הכניסה למעבר החצייה בשעה 9:29:37 וכן ניתן היה להבחין במנוח על מעבר החצייה בו ארעה התאונה במרחק של 8 אבני שפה ממקום האימפקט. עוד בדו"ח הצפייה קובע כי משך החצייה של המנוח עד לרגע הפגיעה היה 2.32 שניות.

בשעה 09:29:45 מתרחשת הפגיעה בהולך הרגל כאשר בע"מ 12 לת/9 מפורט כי משך החציה של הולך הרגל עד הפגיעה (לא כולל תחילת החציה שאינה מוסרטת) 2.32 שניות ומהירות האוטובוס הייתה 16-15 קמ"ש. חישוב בלימת החירום מהירות 16 קמ"ש (4.44 מטר לשניה) ומקדם חיכוך 0.5 מעלה זמן של 0.9 שניות **מכאן מסקנת המומחה כי מדובר בפגיעה במהלך בלימה.**

בעניין זה הסביר עד התביעה בבית המשפט מדוע במקרה דנן אין צורך בעריכת שחזור לשם חישוב קצב הליכת המנוח שהרי ניתן ללמוד את משך החצייה מתחילת מעבר החצייה עד למקום הפגיעה מתוך הסרטון.

עוד קבע כי קצב נסיעת האוטובוס בעת הפגיעה במנוח נע סביב 15-16 קמ"ש, קביעה זו מתיישבת עם פענוח והערכת דסקת הטכוגרף, לפיה נרשמה מהירות נסיעה של 15-16 קמ"ש (ת/33).

כאשר בממצאיו בת/9 ע.ת. 1 כותב כי לא ניתן לפענח את מהירות האוטובוס באמצעות סרטון זה, מאחר ופענוח יציג מהירות ממוצעת בלבד, אשר אינה מסייעת במקרה בו מהירות השיא נמוכה מאוד.

כעולה מעדותו של ע.ת. 1 וכן מת/9 נראה כי הולך הרגל נראה ללא הגבלה מתחיל לחצות את מעבר החצייה באותה נקודה כאשר האוטובוס היה בכניסה למעגל התנועה (ע"מ 45 לפרוטוקול דיון יום 12.12.18, שו' 1-6).

העד מאשר בחקירה נגדית כי הולך הרגל לפרקי זמן היה מוסתר וזאת עד לנקודה שמוצגת בתמונה בע"מ 7 לדוח הצפייה (ע"מ 46 שו' 9-10), ובנוסף העיד כי: **"... התאונה כאן מאוד ברורה, כי התאונה מתועדת... מבחינת נתונים יש לנו נתונים ברורים כיצד קרתה התאונה, משך חציית הולך הרגל, האפשרות שהנהג יכל למנוע את התאונה מבחינת שדה הראייה והכול, שחזור לא בוצע היה מיותר לחלוטין לבצע שחזור במצב הזה שהוא לא רלוונטי.. ש.(עו"ד אורון) : כלומר, אתה אומר 'כנראה, יש סרט, וכנראה הנהג יכול היה לעצור בזמן' ת: זה לא כנראה בטוח" (ע"מ 43-44 לפרו' דיון יום 12.12.18).**

6. גרסת ההגנה:

לטענת ההגנה, התאונה הייתה בלתי נמנעת זאת לנוכח הטענה כי הסרטון הקיים בתיק לגבי קרות התאונה (1/ת) אינו משקף שדה הראייה בזמן אמת את מעיני הנהג.



לתמיכה בטענה זו מאזכרים את עד התביעה **מר יוסי גור**, מנהל טכנולוגיות של אזור המרכז בחברת קוים, אשר בחקירתו הנגדית אישר כי המצלמה לא משקפת את מה שהנהג אמור לראות אלא את מה שניתן לראות מהאוטובוס לפי המקום בו ממוקמת המצלמה (בחלקו הימני העליון של האוטובוס).

באשר לניסוי שדה הראיה הבהיר מומחה ההגנה כי הבוחן תיאר את הניסוי כאשר עמד בצד ימין של הנהג כך שהצילום לא בוצע מעיני הנהג.

ניסוי שדה הראיה שבוצע בוצע בניגוד להנחיות המשטרה בפרק 7.2 ע"מ 93 בספר **"חקירה ושחזור תאונת דרכים"**, שם נקבע כי **"יש לעצור את הרכב בנקודה בה נפתח שדה הראיה לראשונה לכיוון היעד הנצפה ומנקודה זו יש לערוך מדידת מרחק שדה הראיה"**.

כמו כן, לטענת ההגנה זמן האיחור בתגובה של הנאשם בנסיבות בהן המדובר באיחור בתגובה הקטן מחצי שנייה (במהירות של 16 קמ"ש) אל מול מומחה ההגנה אשר התייחס למהירות של 22 קמ"ש עקב אי דיוק אפשרי בממצאי הטכוגרף (במהירות של 22 קמ"ש, המדובר באיחור של 0.426 שניות). דבר המחייב את זיכוי של הנאשם ולעניין זה מאזכר ב"כ הנאשם בסיכומיו את ההלכה בעליון בע"פ 437/67 **משה ציליס נ' מדינת ישראל** ובע"פ 308/71 **ראובן הרשקוביץ נ' מדינת ישראל**, פ"ד כה (2) 673, 677-678: **"כשההכרעה בין אשם וחף מפשע תלויה בהבדל בחשבון של שניה או מחצית שניה, ולא היו ממצאים עובדתיים בטוחים השוללים כל אפשרות סבירה של טעות מינימלית כזאת בחישוב הזמן והמרחק, נראה לנו שמהערער היה זכאי להנות מן הספק"**.

לטענת ההגנה ויתרה על העדת הנאשם בבית המשפט בנסיבות בהן נחקר מספר פעמים במשטרה ואף השתתף בשחזור (ראה בע"מ 6 לסיכומי ההגנה וכן בע"מ 75 לפרו' דיון יום 3.4.19 שו' 9-11).

7. חוות דעתו של מומחה ההגנה אינג' גדי וייסמן (נ/1):

בחוות דעתו ביקש מומחה ההגנה להטיל דופי בניסוי שדה הראיה שנערך לנאשם, כמו בסרטון מצלמת הדרך שנלקח מהאוטובוס בו נהג הנאשם, בטענה כי אלה אינם מתארים את מסלול הנסיעה מעיני הנהג.

מומחה ההגנה מצא כי בשל לקיחת סטיית התקן של מכשיר הטכוגרף וההנחה כי הנאשם נסע במהירות של 22 קמ"ש, חלף 16 קמ"ש שנרשמו במכשיר ואולם גם לפי חישוביו אלה של מומחה ההגנה הייתה התאונה נמנעת ב- 0.426 שניה, קרי, האיחור בתגובה הוא אף קטן מחצי שנייה אל מול האיחור המחושב על ידי הבוחן (0.59 שניות) - ועל כן מסקנתו כי המדובר בתאונה בלתי נמנעת.

זאת ועוד, גם בשאלה מתי הבחין הנאשם בהולך הרגל טוען המומחה כי הולך הרגל לא נראה בתחילת החצייה אלא רק אחרי הפס הראשון של המעבר.



כמו כן, על פי הסרט הולך הרגל הגביר את קצב החצייה כאשר האוטובוס התקרב אליו.

בנוסף, הבוחן קובע כי הנאשם בלם בטרם הפגיעה, כלומר הנאשם ראה את הולך הרגל בטרם הפגיעה וזאת באיחור הקטן מחצי שנייה וגם אם נניח כי לא היה מביט לעבר הנוסעת, גם אז לא הייתה נמנעת התאונה וזאת בגלל קרבתו למעבר כאשר הולך הרגל החל בחצייה.

הבוחן סבור כי לא ניתן לקבוע מה הייתה האפשרות להבחין בהולך הרגל המתקרב לאבן השפה ולקראת החצייה וזאת מעיני הנהג וניסוי שדה הראיה ומצלמת האוטובוס, כל אלה לא יכולים לשפוך אור בנקודה זו, שכן לא נקבע המיקום היחסי בין האוטובוס להולך הרגל לקראת מעבר החצייה ולכן לא נקבע כי הנאשם היה יכול להבחין בהולך הרגל גם בקרבת תחילת החצייה.

8. היכן נפגע הולך הרגל?

מחקירתו הראשונה של הנאשם ביום התאונה (בשעה 11:26) טען האחרון כי לא ראה את הולך הרגל בכניסה לכיכר (ע"מ 2 להודעה שו' 31-32). שם בשורות 13-23 תיאר: "אני מודה בתאונה מחוסר תשומת לב, אני נהגתי באוטובוס מס' לוחית 7340452 של חברת קווים בעיר אור יהודה על רחוב העצמאות מכיוון מערב למזרח וכשהגעתי לתחנת אוטובוס לפני כיכר עם רחוב יוסף חיים עצרתי והורדתי והעליתי נוסעים, ולאחר מכן המשכתי בנסיעה לכיוון מזרח וכשהגעתי לכיכר עם רחוב יוסף חיים הסתכלתי ימינה ושמאלה וראיתי שהכיכר פנויה והמשכתי בנסיעתי בזמן הזה הייתה אישה שעמדה לידי כמו שהסברתי לכם בניסוי שדה ראה שאלה אותי שאלה ואני המשכתי בנסיעה, הפניתי את הראש שלי לכיוון האישה שעמדה לידי, ושהחזרתי את המבט לכביש ראיתי את הולך הרגל על מעבר חציה ואני הייתי רחוק ממנו בערך מטר 1 עד 1.5 מטר, ואז בלמתי ולא הצלחתי לעצור את האוטובוס בזמן ופגעתי בו, על מעבר חציה, לאחר מכן ירדתי למטה ועזרתי להולך רגל ואף הזמנתי אמבולנס למקום".

חקירה זו הופסקה בשל קיומו של הסרטון אשר לפיו הולך הרגל חצה משמאל לימין ולא מימין לשמאל כפי שטען הנאשם בהתחלה.

בהמשך חקירתו מאותו היום (בשעה 12:30) הנאשם חזר על דבריו לפי הסיט מבטו ימינה לכיוון נוסעת שעמדה לידו וכאשר החזיר את מבטו למרכז הכביש ראה את הולך הרגל מולו, בלם חזק ונעצר סופית במקום.

הנאשם ציין שהבחין לראשונה בהולך הרגל כשכבר היה קרוב למעבר החצייה כמטר -שניים לפני מעבר החצייה. ולדבריו : " לדעתי כאשר הייתי קרוב מאוד למעבר החציה כמטר או שניים לפני מעבר החצייה. איפה הוא היה כאשר הבחנת בו לראשונה? לדעתי קרוב לפינה הקדמית ימנית של האוטובוס. האם הבחנת לאן פניו היו מופנות של הולך הרגל? כן לצד ימין שלי". (ת/10 ע"מ 1 שורות 9-14).



וכשנשאל הנאשם האם יכול להסביר למה לא הבחין בו לפני שהגיע למעבר חציה השיב: **"..כפי שמסרתי קודם בפני הבוחן וגם בזמן הניסוי כי הייתה נוסעת שעמדה לידי שהגיע אליי מתוך האוטובוס, ושאלה שאלה ואני הסטתי את המבט ימינה אליה כאשר החזרתי את מבטי אל מרכז הכביש ראיתי את הולך הרגל מולי מיד בלמתי חזק ונעצרתי סופית במקום בו מצאת את האוטובוס עומד עת הגעת למקום ומדדת "** (ע"מ 1 ש' 18-24).

וכן שנשאל האם נכון לומר כי אילולא הנוסעת לא עמדה ודיברה עם הנאשם והוא לא היה עסוק בלהסתכל לכיוון הנוסעת השיב: **" בטוח הייתי רואה אותו ובטוח הייתי עוצר בלי לפגוע בו" (ע"מ 2 ש' 72).**

הנאשם אישר בת/10 (הודעת נהג תחת אזהרה מיום 19.12.17 בשעה 12:30) ובת/3 (הודעת נהג תחת אזהרה מיום 19.12.17 בשעה 11:26) כי שדה הראיה נראה היטב, מזג האוויר היה נאה ובהיר והייתה ראות טובה ולא הייתה בעיה מכנית באוטובוס (ראה ת/3 ש' 28 ות/10 בע"מ 2 ש' 63).

כשנשאל על ידי החוקר מדוע לא הבחין במנוח השיב: **" לא יודע מה להגיד לך, קשה לי לענות לך, יכול להיות שבזמן שהסתכלתי על האישה שעמדה לידי בזמן הזה הולך הרגל ירד לכביש ולא הבחנתי בו (ת/3 ש' 37 ואילך).**

בחקירתו השלישית ביום האירוע (בשעה 14:45) לאחר צפייה בסרטון (ת/11) נשאל הנאשם, בין היתר, האם יכול היה לראות לדוגמא את הולך הרגל בעת הכניסה לכיכר והשיב שכן.

בחקירתו הרביעית של הנאשם מיום 20.12.17 (בשעה 11:06), ציין הנאשם כי הנוסעת שעמדה בצד ימין שלו הסתירה לו את שדה הראיה ימינה בכך שחסמה את הדלת הקדמית ולא יכול היה להביט ימינה דרך הדלת (ת/12 ש' 9-8) . לדברי הנאשם: **"לא התעסקתי בשום דבר אחר שהסיח את תשומת לבי מהדרך מלבד הנוסעת עליה דיברתי שניגשה לכיוון שלי והתחילה לדבר איתי, ולמרות שלא עניתי לה ורק הסתכלתי ימינה לכיוון שלה כשהאוטובוס עדיין בנסיעה, זה לקח כ-5-6 שניות ומיד לאחר מכן הסתכלתי ישר ואז ראיתי את הולך הרגל מולי מול האוטובוס ומיד בלמתי כשהוא נמצא כבר ליד החלק הימני קדמי של האוטובוס והייתה הפגיעה בו" (ת/14 ש' 23).**

בעדותה של עדת התביעה, אשתו של המנוח, הגב' נדיסיה בן שושן, אשר העידה בחקירתה הנגדית שהמנוח המתין על אי התנועה וחיכה לאוטובוס שיעבור ואז ראתה שהאוטובוס דרס אותו במעבר החצייה כאשר הוא היה באמצע חצייתו (ע"מ 17 לפרו' דיון יום 22.11.18).

זאת ועוד גם כעולה מעדותו בבית המשפט של **רס"מ סימון שלום**, השוטר שהגיע לזירת התאונה, כמו גם מדוח הפעולה שערך (ת/2) זמן קצר לאחר האירוע (בשעה 09:50) עולה כי הנאשם סיפר לשוטר כי הוא הזיז את ראשו מהדרך לאור פנייתה של נוסעת מתוך האוטובוס וכשהחל לבלום כבר היה המנוח באמצע מעבר החצייה.



9. אי הבאת עדים או הנוסעת באוטובוס :

הנאשם לא העיד בעצמו או הביא לעדות מי מהנוסעים או הנוסעת שהפריע לו במהלך הנהיגה, ההלכה הפסוקה קובעת כי הימנעות זו פועלת לרעתו ומחזקת את ראיותיה של התביעה. הלכה פסוקה היא, כי אי הבאת עד רלוונטי לעדות פועלת לרעת הצד שנמנע מהבאתו ומחזקת את גרסת הצד שכנגד (ראה בסעיף 162 (א) חוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], תשמ"ב-1982).

וראה לעניין זה: "הלכה פסוקה היא, שהימנעות מהזמנה לעדות של עד הגנה, אשר לפי תכתיב השכל הישר עשוי היה לתרום לגילוי האמת, יוצרת הנחה, שדבריו היו פועלים לחיזוק הגירסה המפלילה, בה דוגלת התביעה" (ע"פ 437/82 אבו נ' מדינת ישראל פ"ד לז (2) 85).

יפים לענייננו דברי בית המשפט העליון בעפ 677/84 אמנון דוד נ' מדינת ישראל, פ"ד מא (4) 033 (פורסם בנבו, 15.09.87):

"כידוע, כלל הוא, שאי-הבאת עדות או ראיה, אשר נאשם יכול היה להביא ולפי תכתיב השכל הישר יכול היה להיעזר בהן אילו הייתה גירסתו נכונה, מקימה נגדו חזקה, אותה עדות או אותה ראיה היו "מדברות" נגדו: ...בכך חיזוק נוסף - אולי לאו דווקא סיוע פורמאלי בפני עצמו - לבניין התביעה".

(ראה גם: ע"א 548/78 שרון ואח' נ' לוי, פ"ד לה (1) 736; ע"א 293/90 גרינהולץ נ' מרמלשטיין (פורסם בנבו, 28.12.94)).

10. דין והכרעה:

לאחר שבחנתי את חומר הראיות ואת העדויות, הגעתי לכלל מסקנה כי הנאשם באופן נהיגתו הרשלנית הביא למותו של המנוח. אני דוחה את גרסת ההגנה כי מדובר בתאונה בלתי נמנעת.

בשאלה היכן נפגע הולך הרגל ומתי למעשה ראה אותו הנאשם כעולה מחקירותיו ומהעדויות שהוצגו לפניי כי הנאשם ראה את המנוח כבר בעת כניסתו עם האוטובוס לכיכר.

ויודגש, סרטון תיעוד התאונה ממצלמת הדרך של האוטובוס (ת/1) מדבר בעד עצמו, שכן מתעד את התאונה בזמן אמת, מתוך קדמת האוטובוס בו נהג הנאשם, הגם אם מיקומה של המצלמה בצד ימין למעלה, עדיין מקום מושבו של הנאשם הינו בצד שמאל ועל כן נקודת מבטו ושדה ראייתו של הנאשם הינה יותר רחבה מהסרטון של המצלמה. זאת ועוד, סרטון המצלמה מתעד את התאונה ואופן התרחשותה החל ממועד יציאתו של הנאשם מתחנת האוטובוס שלפני הכיכר, עובר לרגע הפגיעה במנוח על מעבר החצייה. הסרטון הינו מאוד ברור.



בנוסף לכך, הנאשם מאשר כי מכיר ויודע שקיים מעבר חצייה מיד לאחר הכיכר, וזאת שכן הוא נהג בקו האוטובוס הנדון מזה כשנה ושבעה חודשים (ראה ת/10 - הודעת נהג תחת אזהרה מיום 19.12.17, עמ' 2 ש' 39).

כן אישר כי מניסיונו הקודם, לא קיימת בעייתיות מבחינת שדה הראייה במקום, בצינו: "אין כל בעיות בשדה הראייה בדרך כלל.. הכביש והראות טובה הכל בסדר" (ת/10 ש' 45) ובהמשך "שדה הראייה נראה היטב, ניתן לראות את כל מעבר החצייה על רחוב העצמאות לכיוון 46 איפה שארעה התאונה ללא כל בעיה. אין מגבלה מחצי הכיכר לערך (שם ש' 63).

בנסיבות אלה ההסבר היחיד לגרסת הנאשם כי לא הבחין בהולך הרגל, נעוץ בהתנהגותו הרשלנית, בכך שלא נתן דעתו להימצאותו של הולך הרגל על מעבר החצייה שכן נוסעת שוחחה עמו והסיחה דעתו ממנו.

סימוכין לכך ניתן למצוא בחקירתו השלישית שם אישר הנאשם כי אילולא הפנה את מבטו אל עבר הנוסעת היה מבחין במנוח ועוצר את האוטובוס מבלי לפגוע בו (ר' ת/10 ש' 72 וכן בת/14 ש' 18). וגם כעולה מת/12 הודעת הנאשם בתאריך אירוע התאונה (ש' 18-33) וגם מת/14 חקירת הנאשם מיום 20.12.17 (שעה 11:06): "...ולמרות שלא עניתי לה ורק הסתכלתי ימינה לכוון שלה כשהאוטובוס עדיין בנסיעה, זה לקח כ-5-6 שניות ומיד לאחר מכן הסתכלתי ישר ואז ראיתי את הולך הרגל מולי מול האוטובוס ומיד בלמתי כשהוא נמצא כבר ליד החלק הימני קדמי של האוטובוס והייתה הפגיעה בו" (ש' 23-26).

אם לא די בכך, הרי שהנאשם אישר כי במועד קרות התאונה ניתן היה להבחין במנוח, כבר בעת הכניסה לכיכר. בתגובה לסרטון תיעוד התאונה ממצלמת הדרך של האוטובוס, מסר הנאשם:

"כאשר מגיעים לכניסה לכיכר ומסתכלים ישר כן ניתן לראות את כל מעבר החצייה משני צידיו וייתכן והסתכלתי ימינה לכיוון רחוב יוסף חיים וגם על הנוסעת שדיברה איתי ואני לא עניתי לה כלל וכאשר חזרתי להביט לדרך ראיתי את הולך הרגל בחזית האוטובוס ובלמתי..." (ת/12 ש' 20).

הנאשם לא הביא עדי ראיה מהאוטובוס לתאונה ואף לא את הנוסעת אשר לטענתו שוחחה עימו במהלך הנסיעה (ת/10 ש' 55).

מומחה ההגנה לא הצליח לסתור את חוות הדעת מטעם התביעה שכן לא התייחס לכך שבוצע ניסוי שדה ראייה בו הנאשם עצמו ישב בכסאו ונהג תוך כדי השחזור. זאת ועוד מומחה ההגנה קובע כי יש לקחת בחשבון את סטיית התקן של מכשיר הטכוגרף וכי מהירות האוטובוס עמדה על 22 קמ"ש ואולם גם במקרה זה הייתה התאונה נמנעת ב-0.426 שניה.

11. המסגרת המשפטית:



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, (ניתן ביום 21.9.80) ולפיה, היסודות שיש לבחון (כפי שנקבעו לעניין האחריות הנזיקית לעוולת הרשלנות בניזיקין) הם: חובת זהירות (מושגית וקונקרטית), 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.

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), 67 (א1):

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 חציה, והולכי רגל חוצים במעבר, יאפשר להם להשלים את החציה בבטחה ואם יש צורך בכך יעצור את רכבו לשם כך."

67(א1) נהג רכב המתקרב למעבר חציה, יאט את רכבו אם הולך רגל עומד על המדרכה בסמוך למעבר החציה ואם ניכר שבכוונתו של הולך הרגל לחצות את הכביש, ייתן לו זכות קדימה."

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 בהתקרבו למעבר חציה, ולמעשה מבחינה משפטית, אין נפקות לכל החישובים שנערכו הן על ידי הבוחן והן מומחה ההגנה, באשר מדובר על תאונה שהתרחשה על מעבר חציה, או למצער בסמוך מאוד למעבר החציה. החישובים שנערכו על מנת לקבוע האם התאונה נמנעת או לא נמנעת, יפים למקרים בהם מדובר בחציה שלא על מעבר חציה.

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 החציה מוסתר מעיני של הנהג. או אז, חובה על הנהג לצפות אפשרות שהולכי רגל אינם נראים ירדו אל מעבר החציה".

בענייננו הנאשם מכיר את הרחוב בו אירעה התאונה ואת מעבר החציה כפי שאישר זאת בחקירתו בבית המשפט ועל כן היה חייב ליתן דעתו ושדעתו לא תהיה מוסחת על ידי הנוסעת ופניו היו צריכים מופנים אל הכביש וזאת אף בהתחשב גם באפשרות של אשם תורם נטען מצדו של הולך הרגל שכן נקבע בפסיקה בבג"צ 8150/13 **כרסטני נ' פרקליטות המדינה ואח'** כללים מנחים בעניין חובת הזהירות המוטלת על נהג המתקרב למעבר חציה כאשר חובת הזהירות תחול על נהגים גם כלפי אותם הולכי רגל "הבלתי נראים" ועוד נקבע:

"ניתן אפוא להצביע על שני כללים גדולים בכגון דא שאינם סותרים זה את זה. הכלל הראשון הוא כי על נהג המתקרב למעבר חציה 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..."

כפי שעולה מן המקובץ לעיל, בנהיגה בסמוך למעבר חציה - מוטלת על הנאשם חובת זהירות וחובת האטה ספציפית ומקל וחומר חובה להסתכל לכיוון הכביש ומעבר החציה ולא להסתכל אל נוסעת.



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 **לפני מעבר חצייה 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 לטענת ההגנה לפיה התאונה הייתה בלתי נמנעת שכן האיחור בתגובה של נהג האוטובוס היה איחור של פחות משניה.

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

ניתנה היום, ה' טבת תש"פ, 02 ינואר 2020, במעמד הצדדים