



גמ"ר 1954/10/15 - פרקליטות מחוז תל אביב פלילי נגד שרון אריאל חבוקוק

בית משפט השלום לתעבורה במחוז תל-אביב (בת-ים)

גמ"ר 1954-10-15 פרקליטות מחוז תל אביב פלילי נ' חבוקוק
בפני כבוד השופט אריה זרזבסקי

בעניין: פרקליטות מחוז תל אביב פלילי

המאשימה

נגד

שרון אריאל חבוקוק
ע"י ב"כ עו"ד דני רונן

הנאשם

הכרעת דין

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירה של גרם מוות ברשלנות, עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין התשל"ז - 1977 יחד עם סעיפים 64 ו- 40 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] התשכ"א - 1961.

עובדות כתב האישום:

1. בתאריך 21.7.15 בשעה 20.30 או בסמוך לכך נהג הנאשם ברכב מסוג שברולט מ.ר. 9033532 (להלן: "**הרכב**") ברח' לה גוורדיה בתל אביב מכיוון מערב למזרח.
2. הכביש ברח' לה גוורדיה, בקטע הרלבנטי למסלול נסיעת הנאשם בנוי משני נתיבים לכל כיוון עם קו הפרדה רצוף המפריד בין שני המסלולים (להלן: "**הכביש**").
3. ברחוב לה גווארדיה מול בית מס' 82 בכיוון נסיעת הנאשם מסלולי הנסיעה בכביש מופרדים גם ע"י אי תנועה בנוי בכתובת הנ"ל יש מעבר חציה להולכי רגל החוצה את הכביש (להלן: "**מעבר חציה**").
4. במעבר החציה מוצב תמרור 306 עילי ומואר, המותקן מעל מעבר החציה, והמורה על מתן זכות קדימה להולכי רגל החוצים את הכביש לצד רמזור 707 מהבהב, כמו כן על אי התנועה הבנוי מוצב תמרור 306 נוסף.



5. במועד ובשעה הנ"ל, הנ"ל חצה שלמה חיים יליד 1939 (להלן: "המנוח") את מעבר החציה מצפון לדרום.
6. הנאשם אשר נסע בנתיב הימני בכיוון מערב למזרח פגע במנוח, שצעד על מעבר החציה ובעקבות כך הועף המנוח לקדמת הכביש עם חזית הרכב (להלן: "התאונה").
7. כתוצאה מהתאונה הובהל המנוח לבית חולים איכילוב כשהוא סובל מפגיעה רב מערכתית בכל חלקי גופו ושם נפטר ביום 28.7.15.
8. התאונה ומותו של המנוח נגרמו כתוצאה ישירה מנהיגתו הרשלנית החמורה של הנאשם שהתבטאה במעשים ובמחדלים הבאים:
- א. הנאשם לא שם לב לדרך, לא ציית לתמרורים שהיו מוצבים בכיוון נסיעתו. לא בלם את רכבו מבעוד מועד ונהג בחוסר תשומת לב לחיי אדם.
- ב. הנאשם לא אפשר למנוח להשלים לחצות את מעבר החציה, כמתחייב בחוק ולמרות שבכיוון נסיעתו מוצבים רמזור 707 מהבהב ותמרור 306 המורים לו לעשות כן.
- ג. הנאשם נהג ברכבו במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך ולמקום בו הולכי רגל חוצים במעבר חציה ו- "העיף" את המנוח למרחק של 17 מטרים ממעבר החציה.
- ד. הנאשם לא הבחין כלל במנוח בשום שלב שלפני התאונה עד לפגיעה במנוח.

תגובת הנאשם לכתב האישום:

- הנאשם לא כפר בנסיעה ברכבו על רח' לה גוורדיה.
- הנאשם לא כפר כי ברח' לה גוורדיה במסלול נסיעת הנאשם הכביש בנוי משני נתיבי נסיעה לכל כיוון וכי מול בית מס' 82 מסלולי הנסיעה מופרדים באי תנועה בנוי ובכתובת הנ"ל יש מעבר חציה.
- הנאשם כופר כי במעבר החציה מוצב תמרור עילי מעל מעבר החציה, 306 כמו כן כופר הנאשם כי במקום מוצב רמזור מהבהב 707. כן הוא כפר שעל שטח אי התנועה הבנוי מוצב תמרור 306 נוסף.
- הנאשם כפר בכך כי במועד ובשעה הנ"ל חצה המנוח את מעבר החציה מצפון לדרום וכן כפר בכך שפגע במנוח וכי המנוח נפטר עקב התאונה.



השאלות שבמחלוקת הינן:

האם המנוח הוא האדם שנפגע ע"י רכב הנאשם?

האם המדובר בתאונה נמנעת או בלתי נמנעת?

האם הנאשם היה יכול להבחין במנוח בעת שחצה את הכביש במעבר החציה או בסמוך לו, להגיב כנדרש ולמנוע את אירוע התאונה?

האם התאונה ארעה במעבר החציה או בסמוך לו או במרחק ניכר לפני מעבר החציה - 20 מ' לפני?

ראיות התביעה:

1. מטעם התביעה העידה ע"ת 2 שוטרת סיור רחל יוספי עוזרי שהגיעה לזירה. המנוח זוהה על ידה עפ"י תמונתו בתעודת נכה צה"ל שהייתה בארנקו שהיא מצאה בזירה (ת/1 ופרוטוקול מיום 4.5.16 עמ' 19 שורות 23-29).

יצוין כי מעדותו של הנאשם עולה כי לאחר אירוע התאונה, הוא הזעיק את המשטרה וכל הזמן ששהה בזירה לא היה עוד נפגע בזירה וכי הוא ראה בעצמו את פינוי המנוח מהמקום כמו כן הנאשם נשאל לאמור:

"ש. בזמן שאתה נכחת בזירה, תאשר לי שלא ראית עוד תאונת דרכים במקום, נכון?"

ת. לא. לא הייתה עוד תאונה.

ש. ואתה תאשר לי בבקשה שבשעות שאתה נכחת במקום, לא היה עוד הולך רגל שהיה שרוי על הכביש?

ת. לא. לא היה."

(ראה פרוטוקול מיום 20.6.18 עמ' 374 שורות 9-14).

2. כמו כן כשפונה המנוח לבי"ח איכילוב וידאה הפרמדיקית נעמה קרמיניאן את זהותו.

(ראה ת/58 ופרוטוקול מיום 20.7.17 עמ' 265 ש' 16-17, 25-30).

בעניין זה הוכח כי המנוח הוא האדם שנפגע ע"י הנאשם בתאונה.

יש לציין כי מבית המנוח נלקחו השיניים התותבות שלו ובוצעה השוואת DNA בין השיניים שנלקחו מביתו לבין הממצאים הביולוגיים שנאספו מזירת התאונה, הן מהכביש והן מהרכב הפוגע. (לעניין זה ראה ת/24 - מזכר קבלת שיניים תותבות, ת/25 - טופס לוואי למוצגים, ת/71 - מזכר קבלת מוצגים במעבדה ביולוגית ו- ת/69 - חוות דעת מומחה בעניין התאמת ה-DNA מהמוצגים הביולוגיים שנאספו



בזירה ל- DNA של המנוח). המוצגים שנאספו והועברו לבדיקת המעבדה באופן שאינו משאיר ספק באשר לזהות המנוח, כמי שנפגע בתאונה על ידי רכב הנאשם.

3. בבית החולים איכילוב, התקבל המנוח במיין כירורגי על ידי ד"ר אוסקר קריסטיאן בתאריך 21.7.15, בשעה 21:00 - כחצי שעה לאחר התאונה (ראה ת/59).

המנוח סבל מחבלות ראש קשות וממולטי טראומה כתוצאה מתאונת הדרכים, וכן פגיעות ראש עם חבלות רב מערכתיות (ראה ת/60).

בחקירתו הנגדית הציג הסנגור לד"ר קריסטיאן אפשרות לפיה המנוח סבל מדלקת ריאות בטרם אשפוזו, ועקב כך סבל מנזק היפוקסי. ד"ר קריסטיאן שלל אפשרות זו והוסיף לאמור:

"התמונה שאני קיבלתי את המטופל, זאת תמונה של תאונת דרכים: הנזקים שאני פירטתי, הם לא מדלקת ריאות" (פרוטוקול מיום 20.7.17, עמ' 304 שורות 17-18 ו-23).

4. ד"ר אייל חזן העיד שהמנוח הגיע לבית החולים במצב אנוש, עם פגיעה רב מערכתית ולא היה מועמד לטיפול כירורגי, וכן כי לא היה שינוי במצבו הנירולוגי, לאמור, המנוח לא התאושש. כך עולה ממכתב ההעברה של המנוח מטיפול נמרץ לפנימית ד', שם נפטר (ראה פרוטוקול מיום 6.7.17, עמ' 251, 252).

5. ד"ר אסטה בלצ'ונטה העידה שסיבת המוות הייתה תאונת הדרכים ודימום מוחי. בעדותה הסבירה כי בת/54 - **"הודעה על פטירה ורישומה"** סימנה בטעות כי סיבת מותו של המנוח הוא מוות טבעי. לדבריה, סומן הסעיף הנ"ל בטעות וכנראה בשל מהירות או חוסר ריכוז. בחקירתה הנגדית הדגישה העדה כי מותו של המנוח נגרם ממצב מאוד קשה, כתוצאה מתאונת הדרכים **"החולה היה אחרי תאונה קשה עם מולטי טראומה, וכי לא הייתה שום סיבה אחרת הידועה לנו כרופאים"** (ראה פרוטוקול מיום 6.7.17 עמ' 210, עמ' 212, עמ' 214 שורות 9-11 וכן ת/53).

6. יודגש, כי לצורך הוכחת סיבת המוות, אין הכרח לערוך למנוח ניתוח שלאחר המוות, וניתן להסיק מהי סיבת המוות, בהסתמך על תעודות רפואיות, עדויות ונסיבות המקרה (ראה ע"פ 27/97 יחזקאל סלמאן נ. מדינת ישראל, רע"פ 4336/91 חלבי נ. מדינת ישראל ו- דנ"פ 10755/02 מוחמד חסין נ. מדינת ישראל).



בעניין זה הוכרע כי מותו של המנוח נגרם כתוצאה מתאונת הדרכים.

7. 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 ובמיומנות 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 אילולא מעשהו או מחדלו זה;

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

בהתאם לחזקה זו נקבע בע' **96/05 טור' תייסיר והייב נ' התובע הצבאי**, בטען 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"

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 ראיה 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 ראיה 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 ראיה מספקת שאינה מותירה ספק סביר למסקנה כי הפגיעה בה היא שגרמה למותה".

במקרה שלפנינו אין ספק שהמנוח היה אדם שתפקד באופן עצמאי עובר לאירוע התאונה, התאונה בה נפגע ונחבל קשות המנוח היא שהביאה לאשפוזו ולמותו. כך שקביעות הרופאים 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 כי מותו של המנוח נגרם כתוצאה מתאונת הדרכים.

8. מטעם התביעה העיד הבוחן אלי צמח אשר הגיע לזירה בשעה 20:55 יחד עם הבוחן רועי טולדנו (סרטון ת/8) וקצין הבוחנים רועי שפיגלר.

ממצאים שהתבררו בזירה עולה, ע"י הבוחן צמח כי רכבו של הנאשם נעצר 10.5 מ' מקצה המזרחי של מעבר החציה, החלק האחורי נמצא 6 מ' לאחר מעבר החציה, אורך הרכב 4.5 מ'. גלגלים ימניים היו 1.6 מ' מהמדרכה, גלגלים שמאליים 1.8 מ' מהמדרכה הימנית.

בזירה נמצאו כתם דם ובגדי המנוח 17 מ' מסוף מעבר החציה ו- 23 מ' מתחילתו (ראה ת/6 תמונה מס' 16 וכן תרשים ת/9).

הבוחן מצא כי שדה הראיה פתוח מלפנים במרחק 100 מ'.

(ראה ת/5 סעיף 4).

הבוחן בדק את הנזקים שמצא על רכבו של הנאשם:

מעיקה על מכסה המנוע מלפנים לאחר מרחק מפינה שמאלית 0.75 - 0.85 מ' ניגוב אבק על מכסה המנוע המוביל מהמעיקה לשמשה הקדמית. סדק בשמשה הקדמית בחלק התחתון מרחק מפינה שמאלית 0.78 - 0.42 מ' וישנם שערות ורקמות. סדק שמשה קדמית חלק עליון ימני מרחק מקצה ימני 0.4 מ' ניגוד אבק מעל לשמשה הקדמית מרחק מפינה ימנית עד 0.5 מ'.

המעיקה החזקה על מכסה המנוע שתועד בת/6 תמונה 4 מצביעה על הולך רגל שעלה על מכסה המנוע פגע בשמשה הקדמית ולאחר הבלימה, נזרק לפנים. ניגוב האבק שמעל מכסה המנוע הוא ביחס להטייה.

מעל למעבר החציה, משני צדדיו פועלות תאורת רחוב המראה את מעבר החציה בבירור ממרחק של 45 מ' (ראה ת/6 תמונה 14 ות/9).

9. הבוחן ערך ניסוי שדה ראיה בערב התאונה בתנאי ראות ששררו בזמן האירוע בזירת התאונה כשהנאשם נוהג ברכבו כשהשמשה שלו מנופצת בנתיב הימני לכיוון מזרח בנסיעה איטית.



התברר כי כשהרכב נמצא במרחק של 71.5 מ' לפני מעבר החציה, הבחין הנאשם בהולך רגל/ניצב שלבש מדי א' של משטרה שגובהו 1.75 מ' שעמד על אי התנועה משמאל כיוון נסיעת הנאשם כמו כן הבחין בתמרורי 707 ו- 306 שנמצאו מעל מעבר החציה (ראה ת/4).

10. יצוין כי המדובר בתאונת דרכים שהתרחשה ברחוב לגוורדיה, שהינו ציר מרכזי בתל אביב, באזור מאוכלס, בעל נפח תנועה גדול של הולכי רגל במקום, הן ביום והן בלילה, בו נמצאים מרכז קניות, בית גיל זהב, ותחנות אוטובוסים רבות, ובמקום מעבר חציה גדול במיוחד, בעל רוחב של 6 מטרים.

עוד יצוין כי הנאשם הכיר את הזירה לאחר שנסע שם מספר פעמים בעבר (ראה פרוטוקול מיום 20.6.18 עמ' 635, שורות 21-26 ו- עמ' 366 שורות 17-18 ו- ת/12 הודעת נהג תחת אזהרה עמ' 2 שורות 8-9).

11. בהודעת נהג תחת אזהרה ת/12 מיום 22.7.15 שעה 00:36 נשאל הנהג:

"ש. את התמרורים הממוקמים והמוארים שמעל למעבר החציה ראית כשהתקרבת למקום, הכוונה לתמרורים 707 ו- 306 שאותם אני מראה לך על לוח התמרורים?

ת. ראיתי את התמרור 306, את תמרור 707 לא ראיתי.

ש. תמרור 707 מואר, איך לא ראית אותו?

ת. אני לא זוכר איפה הוא מופיע בצומת.

ש. התמרור ממוקם מעל למעבר החציה מימינך?

ת. אני לא ראיתי אותו, הייתי מרוכז בלהסתכל קדימה.

ש. מאיזה מרחק זיהית את מעבר החציה?

ת. כ- 50 מ' לערך, מהיכן שעשינו את ניסוי שדה הראיה.

ש. מתי ראית את הולך הרגל לראשונה?

ת. לפני התאונה כ- 2-3 מ' מחזית הרכב.

ש. היכן היה הולך הרגל כשראית אותו?

ת. לא על מעבר החציה כ- 3-4 מ' אחרי מעבר החציה."



(ראה עמ' 2 לת/12 משורה 17 ואילך, ועמ' 3 למעלה).

12. כמו כן ניתנה הודעת נהג תחת אזהרה - ת/13 מיום 29.7.15 לאמור:

"...נהגתי בכביש בכוונה סופית לפנות ימינה בסוף הצומת. מה שאני זוכר בברור שאני נכנס לסוג של אור באזור מעבר החציה, איך שאני יוצא לחושך אני רואה מולי נפגע בו באזור החושך. הבלימה שלי נעשתה כשהיית מטר לפני או ביחד ברגע שאני רואה אותו הבלימה התבצעה. הדבר היה מאוד מהיר ומכאן נובע שזה קרה אחרי מעבר החציה אולם בסמוך אבל אחרי מעבר החציה... אני כל הזמן מנסה לשחזר אני לא יודע מה בדיוק קרה בתאונה עוד דבר הופעת הולך הרגל ממולי הייתה פתאומית ולא ראיתי אותו בכלל הוא הופיע ממולי כמו רוח רפאים."

"ש. הממצאים מעידים שהולך הרגל חצה את הכביש למעבר החציה?

ת. יכול להיות, אני לא יודע להגיד לך מכיוון שאני ראיתי את המעבר חציה לפי שהגעת אלי ממרחק שאנחנו ראינו אותו בניסוי. המבט שלי כל הזמן הופנה לכיוון הצומת העליונה אני חוזר, היה אור, חושך ושוב פעם אור"

•
•
•

"ש. אני מבין שראית את הולך הרגל לראשונה בזמן לראשונה?

ת. כן. שהיה מולי"

(ת/13 עמ' 2 למעלה משורה 2-21).

13. קביעת מהירות נסיעת הנאשם:

הנזקים על רכב הנאשם העידו על מהירות נסיעת הנאשם בהתבסס על ניסיונו של הבוחן צמח ועל הספרות המקצועית במהירות של פגיעה של רכב בהולך רגל במהירות של 40 קמ"ש עד 50 קמ"ש, הולך הרגל עולה על מכסה המנוע וראשו אמור לפגוע בשמשה הקדמית של הרכב הגורמת לניגוב אבק וגם נזק למכסה המנוע. לדעת הבוחן המהירות שהרכב פגע בהולך הרגל תהיה מהירות של 40 קמ"ש לפחות (ראה ת/6, ת/8).

לנאשם אין גרסה אחת ברורה לגבי המהירות בה נסע עובר לתאונה:



עפ"י 1/ת1 אמר הנאשם לשוטרת שהגיעה למקום התאונה כי נסע בין 30-40 קמ"ש.

עפ"י 12/ת1 - בחקירה תחת אזהרה בליל התאונה אמר הנאשם כי נסע במהירות סבירה לא יותר מ- 50 קמ"ש.

בחקירתו הנגדית העיד כי נסע בין 40-50 קמ"ש, ואולם בהמשך טען כי נסע בין 30-50 קמ"ש והוסיף כי אינו יכול למסור מה הייתה מהירות נסיעתו אך עפ"י תחושתו הוא נסע כחוק, הוא לא זוכר אם נסע במהירות יותר קרובה ל- 30 קמ"ש או יותר קרובה ל- 50 קמ"ש.

וכשנשאל אם עפ"י תחושתו נסע במהירות של 30 קמ"ש השיב שהוא אינו יודע איך בוודאות לא עבר את המהירות של 50 קמ"ש אפילו בקמ"ש אחד (ראה פרוטוקול מ- 20.6.18 עמ' 366 עד 373).

מהאמור לעיל עולה כי הנאשם מסר שלל גרסאות לגבי מהירות נסיעתו כאמור מ- 30 קמ"ש ועד 50 קמ"ש.

מכל גרסאות הנאשם עולה כי הנאשם לא הגיב כדין למעבר החציה ולא האט את מהירות נסיעתו כשהתקרב למעבר החציה.

14. בעניין זה העיד קצין הבוחנים שפיגלר לאמור:

"אם נסתכל על הנזקים של הרכב ונראה שיש פגיעה מחלקו הקדמי של הרכב, אם זה ניגוב אבק ומעיכה על מכסה המנוע וניפוץ שמשה בחלק, חלק התחתון של השמשה וישנה עוד ניפוץ שמשה בחלק העליון עם ניגוב אבק. ניתן להבין שבמהירות פגיעה איננה פחותה מ- 40 קמ"ש ניתן להוסיף לזה גם את הנזק של הולך הרגל, הפגיעות שלו והתוצאה הטראגית. על פי המחקרים והספרות הקיימת מעריכים מהירות כזאת בין 40-50 קמ"ש ואולי אף יותר, אבל ההערכה היא בין 40 ל- 50 קמ"ש בהסתמך על שלושת המרכיבים שאני אמרתי עכשיו"

(ראה פרוטוקול מיום 25.9.16 עמ' 130 שורות 20 ואילך). קביעה זו מקובלת עלי.

קביעה זו מתיישבת גם עם המרחק בו הוטל הולך הרגל המנוח שהינו כ- 17 מ' מזרחית למעבר החציה (ראה ת/31, ת/32 ו- ת/9).

הנתונים במוצגים ת/31 ו- ת/32 מתיישבים עם קביעת הבוחן צמח וקצין הבוחנים שפיגלר מהממצאים שבזירת התאונה, מיקום עצירת הרכב מיקום הטלת המנוח ונזקים ברכב לא ייתכן כי התאונה ארעה במהירות הנמוכה מ- 40 קמ"ש (ראה פרוטוקול מיום 6.6.16 עמ' 45 שורות 30-31).



הבוחן צמח ערך שחזור המתייחס למהירויות שנסע בהן הנאשם והתוצאה העולה מהשחזור היא כי כל מהירות הנמוכה מ- 50 קמ"ש הרכב היה נעצר לפני מקום הפגיעה והתאונה הייתה נמנעת (ראה ת/16 - שחזור התאונה).

15. ראיות ההגנה

מטעם ההגנה העיד מומחה התאורה - מר אלכס גולדין אשר הגיש חוות דעת מומחה (נ/47). מר גולדין הגיע למסקנה כי מתקן התאורה במקום התאונה, היה לקוי, עקב אי אחידות בין עוצמת הארת מעבר החציה לבין קטעי הדרך לפני ואחרי שהתבטאו בעוצמת הארה נמוכה. תמרור 306 היווה את מקור האור העיקרי במעבר החציה עצמו ואין תוספת תאורת רחוב תקינה.

לגרסת המומחה, תאורה בעלת עוצמה חזקה מידי של תמרור 306 על מעבר החציה, יצרה סוג של "וילון אור" מעל המעבר "וקיר חושך" אחריו, אשר הקטינו את יכולת הנהג להבחין בהולך רגל, אשר נמצא לאחר מעבר החציה המואר באיזור שלטענת המומחה חשוך לחלוטין. מסקנות העד בקשר לתאורה התבססו על סרטון תיעוד הזירה (ת/8) וכן על שני ביקורים שערך המומחה בזירת התאונה, כשנה לאחר התאונה (28.6.16 ו-14.7.16).

יצוין כי חוות דעתו של המומחה לוקה בכך שהיא מתבססת, בין השאר, על סרטון תיעוד הזירה (מוצג ת/8) שצולם על ידי הבוחן טולדנו, מטעם המאשימה והוא שימש כסרטון לתיעוד הזירה ואינו מהווה ראיה שבאמצעותה ניתן להגיע למסקנה - האם נהג יכול להבחין בהולך רגל החוצה את הכביש ולהגיב במועד, העד עצמו הסכים כי הנראות בסרטון אינה משקפת את אשר ניתן לראות בעיניים והיא מושפעת ממגבלות ציוד הצילום שאותם הביא הצלם (ראה פרוטוקול עמ' 671 עמ' 672 מיום 26.3.19).

יצוין כי המומחה מתעלם מפנסי הרכב והשפעתם על התאורה הסביבתית.

יודגש כי בבסיס חוות דעתו של מומחה התאורה, מר גולדין, הינם שני ביקורים במקום האירוע, כשנה לאחר התאונה.

יצוין כי במועד הביקור, תאורת הרחוב כבר הייתה שונה מהתאורה ששררה במועד האירוע ותאורת הרחוב לאור הנתיב בו נסע הנאשם לא פעלה, לרבות תמרורים 306 ו-707.

בתאריך 28.6.16 ביצע מר גולדין מדידה אחת של התאורה על מעבר החציה, בנתיב הנגדי לנתיב בו נסע הנאשם, מתוך הנחה שתוצאות המדידה יהיו "קרובות מאוד" לתוצאות שהיה מקבל, לו מדד את התאורה על מעבר החציה, בנתיב בו נסע הנאשם (ראה נ/47, עמ' 11, 12).

16. מטעם ההגנה העיד חוקר התאונות מר רפי וולמרק אשר ערך חוות דעת מומחה (נ/52) אשר בה ניתח ממצאים וחישובים, אשר נעשו על ידי בוחני התנועה מטעם המאשימה, בין השאר, מסקנתו היא כי מהירות הנסיעה של הנאשם הינה 30 קמ"ש וזאת בניגוד לחוות דעת בוחני התנועה מטעם המאשימה אשר קבעו כאמור כי מהירות נסיעתו של הנאשם הינה, בין 40 - 50 קמ"ש. כאמור, אני דוחה קביעה זו



לאור ההנמקות של בוחני המאשימה.

17. דין והכרעה

לאחר שבחנתי את חומר הראיות ואת העדויות, הגעתי לכלל מסקנה כי הנאשם באופן נהיגתו הרשלנית הביא למותו של המנוח.

בשאלה היכן נפגע הולך הרגל ומתי למעשה ראה אותו הנאשם כעולה מחקירותיו ומהעדויות שהוציא כי הנאשם ראה את המנוח לראשונה 2-3 מ' מחזית הרכב כשהולך הרגל היה 3-4 מ' אחרי מעבר החציה (ת/12, ת/13). כך שגם לגרסת הנאשם עדין המדובר בתאונה בתחום מעבר החציה וע"פ חיפה 896/06 גאוי נ. מ.י. וכן ע"פ 35342-12-16 מ.י. נ. ארז) התוצאה הטרגית נגרמה כתוצאה מכך שהנאשם לא שם לבו לנעשה בדרך שלפניו ולא ראה כלל את המנוח, לא האט בהתקרבו למעבר החציה אלא היה מרוכז בלהסתכל קדימה לעבר הצומת העליונה (הכוונה לצומת הטייסים - א.ז.) (ראה ת/12 ו- ת/13).

יצוין כי בהודעתו הראשונה ת/12 לא הזכיר כלל הנאשם את הנושא של כניסה לאור אח"כ כניסה לחושך ואח"כ שוב לאור וגם בעדות הראשית אין כל אזכור של טענה של כניסה לאור, חושך ואור (ראה פרוטוקול מיום 20.6.18 עמ' 361-363).

18. 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 בנזיקין) הם: חובת זהירות (מושגית וקונקרטית), הפרת חובת הזהירות התרשלנות, נזק וקשר סיבתי בין התרשלנות לנזק.

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

"67(א1) נוהג רכב המתקרב למעבר חצייה, יאט את רכבו אם הולך רגל עומד על המדרכה בסמוך למעבר החצייה 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 חצייה, ולמעשה מבחינה משפטית, אין נפקות לכל החישובים שנערכו הן על ידי הבוחן והן מומחי 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.



אף אם יטען הנאשם כי לא הבחין בהולך הרגל על המדרכה ולכן לא האט, כבר נקבע בת"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".

בענייננו הנאשם מכיר את הרחוב בו אירעה התאונה כפי שאישר זאת בחקירתו בבית המשפט ועל כן היה חייב ליתן דעתו ושדעתו לא תהיה מוסחת 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 כרסטי נ' פרקליטות המדינה ואח' כללים מנחים בעניין חובת הזהירות המוטלת על נהג המתקרב למעבר חצייה 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 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...".

כפי שעולה מן המקובץ לעיל, בנהיגה בסמוך למעבר חצייה - מוטלת על הנאשם חובת זהירות וחובת האטה ספציפית ומקל וחומר חובה להסתכל לכיוון הכביש ומעבר החצייה שלפניו ולא להסתכל לעבר הצומת המרוחקת (ראה ת/13 עמ' 2).

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.



כאמור לעיל, הוכח הקשר הסיבתי בין החבלות שנגרמו למנוח למותו, וכי הוכח כי המנוח הוא האדם שנפגע ע"י הנאשם בתאונה ומשקבעתי כי הנאשם התרשל באופן נהיגתו, הוכיחה המאשימה ברמה הנדרשת במשפט פלילי את הקשר בין רשלנות הנאשם לתאונת הדרכים בה מצא המנוח את מותו.

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

ניתנה היום, כ' אב תש"פ, 10 אוגוסט 2020, במעמד הצדדים.