



גמ"ר 743/11/15 - מדינת ישראל נגד ויאצ'סלב גלוסקין

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

05 אפריל 2017

גמ"ר 743-11-15 מדינת ישראל נ' גלוסקין

מספר פל"א 000005884/2015

לפני כבוד השופט, סגנית נשיאה טל אוסטפלד נאוי
המאשימה מדינת ישראל

נגד הנאשם ויאצ'סלב גלוסקין

נוכחים:

ב"כ המאשימה - מתמחה, הגב' ענבר רוזנבאום

ב"כ הנאשם - עו"ד יאיר אבין בשם עו"ד דוד גולן

הנאשם - בעצמו

[פרוטוקול הושמט]

הכרעת דין

בהתאם לעובדות כתב האישום המתוקן, נהג הנאשם ביום 12.6.2015, סמוך לשעה 9:15 ברכב משא סגור מסוג שברולט (להלן: "**הרכב**"), ברחוב עין הקורא בראשון לציון מכיוון מזרח לכיוון מערב, כאשר בכוונתו לפנות שמאלה לרחוב ביאליק.

באותה העת, החלה גב' ש מ ז"ל, ילידת שנת 1926 (להלן: "**המנוחה**"), לחצות את הכביש במעבר החציה.

בשלב זה, פנה הנאשם שמאלה מרחוב עין הקורא לרחוב ביאליק, לא אפשר למנוחה להשלים את חציית הכביש ופגע בה, עם חזית רכבו, בעודה במעבר החציה (להלן: "**התאונה**").

כתוצאה מהתאונה נפלה המנוחה אל הכביש ואובחנו דימומים במוחה. כעבור 9 ימים נפטרה המנוחה.



הנאשם הודה בנהיגה במקום ובזמן התאונה, בתוצאות התאונה וכפר בתיאור המאשימה את התאונה ובאחריותו.

יצוין, כי הצדדים אינם יכולים להצביע על כיוון חציית המנוחה את הכביש. אך, בהתאם לדברי הנאשם ולהצבעתו בשטח, המנוחה נפגעה כאשר היתה בעודה על מעבר החציה במרחק של 5 מטרים משפת המדרכה הימנית (המערבית) ו- 4.5 מטרים משפת המדרכה השמאלית (המזרחית).

ראיות המאשימה

בהסכמה הוגשו המסמכים הבאים: דו"ח בוחן וסקיצות (ת/1); לוח תצלומים ודיסק תמונות (ת/2); תרשים (ת/3); תרשים שדה ראיה (ת/4); דו"ח ניסוי זמני נסיעה ושדה ראיה (ת/5); מזכרים (ת/6, ת/8-11); בקשה לקבלת פרטי המודיע ממד"א (ת/7); דו"ח פעולה (ת/12); הודעות הנאשם תחת אזהרה (ת/13-15); שחזורים של הפגיעה במנוחה (ת/16-17); דף הנחיית בוחני תנועה (ת/18); הודעת ביתה של המנוחה במשטרה (ת/19); מסמכים רפואיים (ת/20); טפסי שימוע על פסילת רישיון הנהיגה (ת/21); דו"ח פעולה (ת/22).

רפ"ק צביקה מוזס (ע"ת 1), קצין הבוחנים, העיד כי ביצע שחזור לתאונה (ת/17). בהתאם לשחזור מצא כי היה על הנאשם בפנייתו שמאלה, לאפשר את זכות הקדימה הן לרכבים המגיעים ממולו, ולאחר ביצוע הפנייה - להולכי הרגל החוצים את הכביש במעבר החציה ברחוב ביאליק.

בהתאם לדברי הנאשם, הוא החל בנסיעה מעצירה מוחלטת כאשר עמד לפני מעבר החציה ברחוב עין הקורא (להלן: **"מעבר החציה הראשון"**). העד בדק ומצא שממקום זה ועד למקום הפגיעה במנוחה (להלן: **"מעבר החציה השני"**), המרחק עומד על 13.9 מטר. במרחק זה לטענת העד, הספיק הנאשם להאיץ, להגיב ולבלום.

העד העיד כי בוחן התנועה (ע"ת 2) ביצע יחד עם הנאשם, שחזור בו בחן את מהירות הנסיעה עובר לתאונה (ת/5). השחזור העלה, כי המהירות הממוצעת של נסיעת הנאשם היתה 8.82 שניות. העד ציין בדו"ח שחזור התאונה שביצע (סעיף 9 בת/17), כי מהירות נסיעה זו אינה סבירה ולדעתו, הנאשם הדגים מהירות זו מאחר וסבר כי היא תפעל לטובתו.

העד סיכם את הנתונים שמצא בשתי טבלאות (ת/17); בראשונה, הציג מספר מהירויות נסיעה קבועות אפשריות של הנאשם עד לבלימתו. בעבור כל מהירות חישב את מהירות הרכב בקמ"ש, מיקום הרכב בזמן תחילת חציית המנוחה את הכביש וכן את מרחק התגובה, הבלימה והעצירה. בטבלה השניה חישב העד, את מהירות נסיעת הנאשם בתנאי האצה ובלימה.

העד ציין **"בכל אחת מהאפשרויות בסעיף 16 הנהג היה חייב למנוע את התאונה"** (פרוטוקול עמוד 6 שורה 19).

בנוסף קבע העד, על פי ת/18 (דף ההנחיות לבוחני תנועה) את מהירות הליכתה של המנוחה. העד קבע כי לאור העובדה שמדובר באישה, ובהתאם לגילה ומצבה הרפואי, מהירות ההליכה של המנוחה היתה 0.7 מטרים בשניה. העד



הוסיף בחקירתו הנגדית, כי המנוחה סבלה מממחלת הפרקינקסון בידה ויש לכך משמעות בקביעת מהירות הליכתה.

העד העיד כי מאחר והמאשימה אינה יודעת את כיוון חציית המנוחה את הכביש, השחזור בוצע כך שהוא מתייחס לשני כווני החצייה האפשריים.

העד הפנה לתמונה 11 בת/2, שם ניתן להבחין בשדה הראיה הפתוח, כך שניתן לראות את כל מעבר החצייה השני והמדרכה הימנית מהמקום בו החל הנאשם בנסיעה (לפני מעבר החצייה הראשון). העד המשיך והעיד, כי בתמונה 12, המדגימה את שדה הראייה של הנאשם דרך השמשה השמאלית של רכבו, שדה הראייה מוגבל כך שלא ניתן להבחין בכל מעבר החצייה השני אלא רק בחלקו המערבי. אולם העד המשיך וציין, כי בכל מקרה ניתן להבחין בהולך רגל העומד על המדרכה לפני מעבר החצייה. כדוגמא לכך, הנאשם בעצמו נראה בתמונה עומד על המדרכה המזרחית.

העד הפנה לתמונות 13 ו-14 הממחישות את שדה הראיה שעמד לנאשם כאשר כבר החל בנסיעה והתקדם אל עבר מעבר החצייה. בתמונה 13, נראה דרך השמשה הקדמית, מלוא מעבר החצייה והמדרכה שבצדו הימני. בתמונה 14, המצולמת מהחלון הרכב השמאלי, ניתן לראות את המדרכה השמאלית.

רס"ב חגי דוברת (ע"ת 2), בוחן התנועה, העיד כי הגיע למקום התאונה כאשר רכב הנאשם נמצא במעבר החצייה השני ופניו לכוון דרום. העד ערך סקיצה במקום (ת/1), לוח תצלומים (ת/2) שם הצביע הנאשם על מקום הפגיעה בהולכת הרגל על מעבר החצייה (תמונה 8), ערך ניסוי זמני נסיעה ושדה ראייה (ת/5). לדברי העד, הוא התקשר לבית החולים על מנת לברר מצבה הרפואי של המנוחה כאשר נאמר לו בתחילה שמדובר בפגיעה קלה ובהמשך נמסר לו, כי מצבה של המנוחה הוחמר והיא הועברה למחלקה לטיפול נמרץ (ת/11).

העד זימן את הנאשם למשרדו וגבה הודעותיו תחת אזהרה (ת/13-15). יומיים לאחר התאונה ערך העד עם הנאשם שחזור התאונה בזירה (ת/16) בה בדק את מהירות נסיעת הנאשם על פי נהיגתו וגרסתו.

בשחזור נמצא כי זמן נסיעת הנאשם הממוצע הוא 8.82 שניות. אף לטעמו של עד זה, אין המהירות הממוצעת שעלתה בשחזור, סבירה. לטענתו, הנאשם נהג בעת השחזור באופן איטי במיוחד.

לטענת העד, בהתאם לחישוב זה, כאשר הנאשם חלף את המרחק בזמן של 8.82 שניות (היה ומדובר במהירות קבועה בה נסע הנאשם לאורך כל המקטע), התאונה היתה נמנעת בין אם חצתה המנוחה את הכביש מימין ובין אם חצתה משמאל.

כן ערך העד תרשים שדה ראייה (ת/4) הממחיש את שדה הראייה שעמד לנאשם, בהתחשב בקורות הרכב המגבילות את שדה הראייה לצדדים ובהתחשב בגובה הרכב. העד שרטט את התרשים על גבי נייר פרגמנט כדי להמחיש את שדה הראייה של הנאשם מתחילת הנסיעה ועד למקום העצירה הסופי (ת/3).

העד המשיך והעיד כי בהתאם להצבעת הנאשם על מקום הפגיעה, עולה כי המנוחה חצתה 4.5 מטר באם חצתה



משמאל ו- 5 מטרים באם חצתה מימין.

בקביעת מהירות הליכת המנוחה מצא העד, בניגוד לע"ת 1 (קצין הבוחנים), כי מהירות הליכתה של המנוחה היתה 1.08 מטר בשניה (ע"ת 1 ערך חישוב בהתאם ל-0.7 מטר בשניה). לטענת העד אף על בסיס חישוב זה, המקל עם הנאשם, היה על הנאשם להבחין במנוחה ולהספיק לעצור את רכבו בזמן ולמנוע את התאונה.

לפיכך ועל פי חישוב זה מצא, כי המנוחה שהתה במעבר החציה למשך לא פחות מ- 4.16 שניות. העד המשיך והעיד כי כאשר החלה המנוחה בחציית הכביש, היה הנאשם במרחק של 6.48 מטרים ממקום הפגיעה (פרוטוקול עמוד 19 שורות 7-8). אף בהתאם לחישוב שערך העד לבקשת ההגנה, בהסתמך של מהירות הליכת המנוחה כפי שההגנה ייחסה לה, של 1.5 מטרים בשניה (כאשר לטענת העד מדובר בהליכה מהירה ולא סבירה), מצא כי היה על הנאשם למנוע את התאונה ולעצור 2.84 מטרים לפני מקום הפגיעה (עמוד 19 לפרוטוקול שורות 26-32).

מנתונים אלו הסיק העיד, כי ממקום תחילת נסיעתו של הנאשם (לפני מעבר החצייה הראשון) יכול היה הנאשם בעודו בעצירה, להבחין במעבר החציה השני ובמדרכות המובילות מכון מערב למזרח. לטענת העד, במהלך הנסיעה נפתח לנאשם שדה ראייה רחב יותר כאשר יכול היה להבחין בכל מעבר החציה השני.

העד המשיך והעיד כי למרות קורות הרכב עומד לנאשם שדה ראייה פתוח לפני משמאל ומימין. העד הוסיף כי אין הימצאות קורות הרכב יכולה לעמוד לזכות הנאשם מאחר והגיע למעבר החצייה, כאשר הוא מודע למגבלת הקורות ברכב והיה עליו לחפש את הולך הרגל שנמצא בכביש (פרוטוקול עמוד 15, שורות 26-27).

גב' מ ז (ע"ת 3), בתה של המנוחה.

העידה אודות מצבה הבריאותי של אימה המנוחה. העדה העידה כי באופן כללי המנוחה היתה עצמאית ובריאה, היא נעזרה בהליכתה במקל וסבלה מכאבים בידה הימנית כך שנזקקה לעזרה. עוד העידה, כי המנוחה סבלה מרעידות בידה ולצורך כך נטלה טיפול תרופתי.

העדה העידה כי המנוחה השתתפה בשיעורי התעמלות במועדון הקשישים וביום התאונה המנוחה נעזרה במקל ההליכה. העדה הוסיפה כי אימה לא יכולה היתה לרוץ וקצב הליכתה היה רגיל.

ראיות ההגנה

הנאשם בחר להעיד ובפתח עדותו פנה למשפחת המנוחה והביע את צערו. בהמשך הנאשם העיד:

"באותו היום נסעתי והגעתי לצומת, ולפני הצומת יש מעבר חציה לפני פניה שמאלה, היו הולכי רגל, עצרתי לפני הצומת. נתתי להולכי הרגל לעבור, הסתכלתי שמאלה וימינה ובדקתי, הייתי צריך לפנות שמאלה. בדקתי כי בצד שמאל יש מעבר חציה, הסתכלתי על כל השטח, הסתכלתי גם על כל השטח קדימה, כי יש הפרעה מצד ימין. התחלתי את הנסיעה שלי לפנות שמאלה, בזמן הפניה



**שמאלה, הסתכלתי כמה פעמים ימינה ושמאלה על השטח של הולכי הרגל, והשטח ממול שבאים רכבים ממול, כשכבר פניתי שמאלה, כשסובבתי את הראש חזרה למעבר חציה ראיתי את הפנים של הבן אדם מול האוטו שלי, נתתי ברקס ועצרתי.
ראיתי כי הבן אדם איננו הבנתי שקרה משהו. יצאתי מהאוטו וראיתי שאישה שוכבת על הכביש. הזמנתי אמבולנס ומשטרה".**
(פרוטוקול, עמוד 25, שורות 12-20).

הנאשם המשיך והעיד כי עצר לפני מעבר החציה הראשון ואפשר להולכי הרגל לחצות את הכביש. לאחר מכן התקדם בנסיעה בנסיעה איטית מאוד, "**מהירות אפסית**", ופנה שמאלה. לדברי הנאשם עוד לפני תחילת הנסיעה, הוא הביט גם אל עבר המעבר החציה השני (מקום התאונה) והבחין במעבר חציה זה ובמדרכות הסמוכות עד כמה שאפשר לו שדה הראיה. לטענתו, ממקום תחילת הנסיעה לא ניתן להבחין, דרך השמשה הקדמית, במדרכה משמאל למעבר החציה השני (תמונה 11 בת/2), ואף ניתן לראות בתמונה 12 כי דרך חלון הרכב השמאלי, מראת הרכב מפריעה לשדה הראיה (פרוטוקול עמוד 28 שורות 1-5). הנאשם העיד כי לא הבחין בהולכי רגל בטרם החל בנסיעה. הנאשם המשיך והעיד, כי תוך כדי הנסיעה הסתכל הן ימינה והן שמאלה (פרוטוקול עמוד 31, שורה 14).

הנאשם אישר בעדותו את מהירות הנסיעה הממוצעת, 8.82 קמ"ש, שהתקבלה בשחזור יחד עם ע"ת 2 (פרוטוקול עמוד 30, שורות 20, 23).

לטענת הנאשם לא הבחין בהולכת הרגל נוכח קורות הרכב שחסמו את שדה הראיה ואילולא קורות אלה, היה עליו להבחין בה (פרוטוקול עמוד 31, שורות 26-29). הנאשם אישר כי הוא נוהג ברכב זה מזה שלוש שנים, הוא מודע למגבלת שדה הראיה ברכב ועל מנת להתגבר על כך הוא נוהג להסיט את גופו קדימה ואחורה כדי לשפר את דרה הראיה. באותו היום, הנאשם לא יכול היה לזכור אם פעל בדרך זו (פרוטוקול עמוד 31 שורות 29-32, עמוד 32 שורות 1-11).

הנאשם השיב לשאלת בית משפט כי בעת בו יכול היה לראות את המנוחה, ישנה אפשרות, כי תשומת ליבו היתה נתונה לרכבים שהגיעו מימינו:

**"ש. אני מציגה לך את שרטוט ת/3. לשיטתך, עמדת לפני מעבר חציה ראשון ושדה הראיה של המדרכה השמאלית היה חסום. המשכת להתקדם באיטיות, בהנחה שהולכת הרגל התחילה לחצות את מעבר החציה, היה שלב שהיא אכן נכנסה לשטח המת ולא יכולת לראות אותה, אבל יכולת לראות אותה לפחות 6 מטר לפני שפגעת בה שכן אז יצאה מהשטח המת, ונכנסה לשדה הראיה. ת. יכול להיות מצב שבאותו רגע הייתי כשהפגוש שלי היה איפה שהקו הכחול בתוך הצומת ועדיין יכול להיות שהסתכלתי ימינה עוד פעם לבחון רכב בצד ימין.
ש. אולי היית עסוק ברכבים שהגיעו מצד ימין ?
ת. כן."
(פרוטוקול, החל מעמ' 32, שורה 31).**

אינג' גדי ויסמן (ע"ה 1) מומחה ההגנה, הגיש חוות דעת(נ/1).
עמוד 5



לטענת מומחה ההגנה התאונה הינה בלתי נמנעת. לטענתו, בוחן המאשימה בדק את שדה הראיה שעמד לנאשם לעבר מעבר החצייה השני ממזרח למערב ולא את שדה הראיה לעבר המדרכה השמאלית המובילה אל אותו מעבר חצייה.

לשיטתו, הגדר והעמודים שבמקום הסתירו את הולכת הרגל מעיני הנאשם. לשם המחשה, צירף העד תמונה לחוות דעתו. לשיטתו, ניתן להבחין בתמונה כי מהמקום בו החל הנאשם בנסיעה (לפני מעבר החצייה הראשון), לא ניתן להבחין במדרכה השמאלית.

העד המשיך ומצא כי הנאשם יכול היה להבחין בהולך רגל היוֹרֵד לכביש מהמדרכה השמאלית (המזרחית), רק כאשר הוא נמצא במרחק של 6.2 מטרים ממקום הפגיעה במנוחה, שם שדה הראיה נפתח עבורו אל עבר המדרכה.

לטענת העד, מהירות הליכתה של המנוחה הייתה בין 1.17 מטרים לשניה ל- 1.44 מטרים לשניה. זאת בהסתמך על חוזר ההדרכה בנושא מהירות חציית הולכי רגל כאשר בחר בקטגוריה המתאימה לקשישה מעל גיל 70, בחצייה מהירה. העד המשיך וציין כי בחר לייחס למנוחה את מהירות ההליכה המהירה ביותר, 1.44 מטרים לשניה, וזאת מאחר ואין כל ממצא אחר והנתון מטיב עם הנאשם.

בהתאם למהירות זו, חישב העד את זמן שהיית המנוחה בכביש- 3.12 שניות, בהנחה, שחצתה משמאל והגיעה למרחק של 4.5 מטרים.

כדי לקבוע את מהירות נסיעת הנאשם, ביצע העד ניסוי במקום כאשר הרכב היה נהוג בידי אחר, העד ישב לצד הנהג והנאשם במושב האחורי. בהתבסס על התבוננות במד האוץ מצא העד, כי מהירות נסיעת הנאשם הייתה 10 קמ"ש (2.8 מטרים לשניה).

לאור כל הנתונים שמצא, קבע המומחה, כי מאחר והמנוחה שהתה בכביש 3.12 שניות, היה הנאשם במרחק של 6.2 מטרים ממקום הפגיעה כאשר החלה בחציית הכביש, ורק אז נפתח לנאשם שדה הראיה והוא יכולה היה להבחין במנוחה. על כן, על פי חישוב מהירות של 10 קמ"ש, האיחור בתגובת הנאשם היה 9 עשיריות השנייה בלבד. בהתבסס על אלה, לשיטתו, התאונה הייתה בלתי נמנעת.

בהמשך עדותו טען העד, כי כאשר המנוחה החלה בחציית הכביש, היה הנאשם במרחק של 8.7 מטרים ממקום הפגיעה. אולם, רק כאשר היה במרחק של 6.2 מטרים ממקום הפגיעה, נפתח עבורו שדה הראיה והוא יכול היה להבחין בה.

העד ניסה להדגים, באמצעות הצבת שקף המציג את מגבלת שדה הראיה של הנאשם על תרשים התאונה, כי תוך כדי חציית הכביש, הייתה המנוחה מוסתרת מעיני הנאשם. אולם, כפי שעלה בפרוטוקול הדיון: **"הערת בית המשפט - זה לא עולה ממצב הדברים אותו מציג המומחה כרגע על גבי ת/3 לעיני בית המשפט."** (פרוטוקול, עמוד 47, החל משורה 10).

במהלך חקירתו הנגדית של העד הוגש תיק העבודה שלו (ת/24).

השאלות שבמוקד הדיון



לטענת ההגנה, הנאשם לא התרשל בנהיגתו והתאונה היתה בלתי נמנעת.

על בית המשפט, אם כך, לבחון את שאלת הרשלנות ולקבוע האם התאונה היתה נמנעת אם לאו.

בהתאם לגרסת התביעה, היה על הנאשם להבחין במנוחה חוצה את הכביש, להספיק לבלום את הרכב ובכך למנוע את התאונה. לגרסת ההגנה, בהתחשב במגבלת שדה הראיה, במהירות נסיעת הנאשם ומהירות הליכת המנוחה, הנאשם איחר בתגובתו ב-0.946 שניה ומשכך לא יכול היה למנוע את התאונה.

הנתונים שאינם במחלוקת:

א. הנאשם החל נסיעתו ממצב עצירה ברח' עין הקורא בטרם פנה שמאלה (לפני מעבר החציה הראשון), כאשר היה במרחק של 13.9 מטרים ממקום התאונה.

ב. רכב הנאשם לא הוזז מהמקום לאחר התאונה.

ג. הצדדים אינם יודעים מאיזה כיוון חצתה המנוחה את הכביש, אולם ניתן להניח לטובת הנאשם, כי חצתה משמאל לימין מנקודת מבטו של הנאשם (ממזרח למערב) שכן אז לטענת הגנה קיימת מגבלה בשדה הראיה.

ד. לו היתה המנוחה חוצה את הכביש מימין לשמאל (ממערב למזרח), הרי שלא היתה לנאשם כל מגבלה בשדה הראיה והיה עליו להבחין בה.

ה. מקום הפגיעה במנוחה היה על מעבר החציה, כאשר המרחק מהמדרכה הימנית עמד על 5 מטרים ומהמדרכה השמאלית 4.5 מטרים.

ו. המנוחה ילידת 1926, נעזרה בהליכתה במקל.

ז. ברכב הנאשם שתי קורות הממוקמות משני צידי השימשה הקדמית, המגבילות חלקית את שדה הראיה העומד לנאשם.

הנתונים שבמחלוקת:

א. שדה הראייה אשר עמד לנאשם החל מתחילת הנסיעה ועד למרחק של 6.2 מטרים מנקודת הפגיעה במנוחה. ממרחק של 6.2 מטרים כאמור, לכל הדעות, שדה הראיה היה פתוח במלואו.

ב. מהירות נסיעת הנאשם.

ג. מהירות חציית המנוחה את הכביש.

שדה הראיה



לבית המשפט הוגשו תצלומים מטעם המאשימה (ת/2) ותמונה כנספח לחוות דעת ההגנה (נ/1), הממחישים את שדה הראיה שעמד לנאשם.

בתמונות אשר הוגשו על ידי התביעה (ת/2, תמונות 11-12) ניתן להבחין כי מהמקום בו החל הנאשם בנסיעה (לפני מעבר החציה הראשון), שדה הראיה של הנאשם פתוח וניתן להבחין במדרכות משני צידי מעבר החציה השני, זאת בשילוב המבט דרך השמשה הקדמית ודרך החלון השמאלי.

מומחה ההגנה, ע"ה 2, ציין בחוות דעתו נ/1, כי ביצע שחזור. השחזור בוצע כאשר ברכב נהג אדם מטעם ההגנה, המומחה ישב בצמוד לו והנאשם ישב בספסל הרכב האחורי. בשחזור זה, לטעמה של ההגנה, ממרחק של 6.2 מטרים ממקום התאונה, נפתח שדה הראיה של הנאשם כך שממקום זה, לא היתה קיימת כל מגבלת ראייה. כאמור, המומחה צירף לנ/1 תמונה אשר צולמה לטענתו, מנקודת תחילת הנסיעה (לפני מעבר החציה הראשון, ט.א.נ.). המומחה ציין, כי ממקום זה שדה הראיה של הנאשם חסום בחלקו.

מבט בתמונה מעלה, כי אכן מהמקום בו צולמה התמונה לא ניתן להבחין במדרכה השממאלית שבצמוד למעבר החציה השני. אולם, לו היה עומד אדם על המדרכה, ניתן היה להבחין בו. בוודאי ניתן היה להבחין במנוחה שבהתאם למזכר ת/10, שהוגש בהסכמה, התנשאה לגובה 1.65 מטר, ובהיותה כפופה ונעזרת במקל הליכה, היה גובהה 1.58 מטר.

לא זו אף זו, אף מומחה ההגנה בעצמו במהלך חקירתו הנגדית בבית המשפט, אישר כי ניתן להבחין באדם העומד על המדרכה לפני מעבר החציה השני. וכך העיד: **"אכן לפי מה שבית המשפט הצביע לפני הגדר אין ספק שאפשר לראות אדם עומד"** (פרוטוקול עמוד 37 שורה 6-7 וכן בעמוד 43 שורה 28). אמנם לאחר מכן ניסה לתקן דבריו והעיד כי לא ניתן להבחין באדם עומד במקום מאחר והמדרכה במקום בשיפוע (פרוטוקול עמוד 37, שורה 8). יצוין כי המומחה לא הביא כל ראיה לשיפוע כזה או אחר במדרכה.

כאן אף אוסיף ואומר, כי אין דעתי נוחה מאופן ביצוע השחזור שנערך על ידי ההגנה ואופן הצגתו לבית המשפט. המשחזור (המומחה), בעת השחזור, לא ישב במושב הנהג ואף לא ניתן לדעת האם גובהו זהה לגובה הנאשם. וכך העיד המומחה על אופן ביצוע השחזור:

"לצורך עריכת חוות הדעת יצאתי עם הנאשם עם הרכב המעורב בתאונה ונהג מטעם הנאשם, שהרי הנהג פסול מלנהוג ולי אין רישיון מסוג זה, לכן נזקקתי לנהג. הנאשם ישב ברכב מאחור, אני ישבתי ליד הנהג, צמוד לגופו של הנהג. הנהג ביצע את התנועה במקום, לפי הנחיות הנאשם שישב מאחור."
(פרוטוקול, עמוד 36, החל משורה 21).

זאת ועוד, הנאשם העיד כי הוא מסיט את גופו בעת הנהיגה בכדי לשפר את שדה הראיה: **"אני עושה תנועות כדי לראות, אני מזיז את הגוף קדימה ואחורה"** (פרוטוקול, עמוד 32 שורה 4). עד ההגנה לא ציין כי ביצע פעולות אלו בעת השחזור.



אף איני יכולה לקבל את התמונה שהוסיף המומחה לחוות דעתו. נראה כי היא לא צולמה מהמקום בו החל הנאשם בנסיעה לפי דברי הנאשם עצמו ביום התאונה, אלא מספר מטרים לאחור. המומחה אף כלל לא מדד את המרחק ממקום תחילת הנסיעה ועד למקום הפגיעה.

אוסף, כי על תיעוד ויזואלי של שדה ראיה להיות ברור ומספר זוויות צילום, כפי שאכן ביצעה המאשימה. לאור כל האמור, איני יכולה להידרש ברצינות לשחזור אותו ביצעה ההגנה.

כאמור, לטענת ההגנה שדה הראיה נפתח עבור הנאשם רק כאשר היה רק במרחק של 6.2 מטרים ממקום התאונה. לטענת מומחה ההגנה, חסימת שדה הראיה נובעת אך ורק נוכח קורות הרכב. וכך העיד:

"ש. אני אומר לך שגם מ-8.7 מ' ניתן לראות את כל מעבר החצייה ואת שתי המדרכות, מה יש לך לומר על כך ?

ת. אני לא מסכים איתך. אני בדקתי במקום, מה שנקרא בחי. עם הרכב של הנאשם ועם הנאשם, גם אם נסתכל בשקף נראה שבגלל השטח המת של המסגרת, המדרכה שבצד שמאל של הנאשם וחלק ממעבר החצייה, וחלק בתחילתו מוסתר מעיני הנהג ורק כאשר מגיע ל-6.2 מ' כל החלק הזה נפתח.

ש. אם אני אבקש ממך להתעלם מהקורה שיוצרת את השטח המת, האם תוכל לאשר לי שיש שדה ראייה מ-8.7 מ' לפני האימפקט למעבר חציה במלואו וכן למדרכה השמאלית והימנית?
ת. אם הקורה "שקופה", ברור שהכל נפתח". (פרוטוקול עמוד 45, שורות 14-5).

בשאלת חסימת שדה הראיה נוכח קורות הרכב, אומר כי איני מקבלת טענה זו וזאת על בסיס שני אדנים: האחד, ייחודו המשמעותי של מעבר החציה בכביש; והשני, שאין בטענה זו כדי לפטור מאחריות. אדון בהם אחד לאחד:

חובת נהג המתקרב למעבר חציה

מעבר החציה הוגדר לא פעם בפסיקה כ"מבצרו של הולך הרגל" והודגשה החובה המוחלטת המוטלת על הנהג, לתת זכות קדימה למשתמשים בו, ועליו אף לצפות לפעולות רשלניות מצידם. כך בפסיקת בית המשפט העליון לפני כ-60 שנה בע"א 119/58 יחזקאל מזרחי, ו-2 אח' נ' קלרה פרידמן:

"דחינו, ובשתי ידיים ממש, את הטענה הלזו. צדק השופט המלומד באמרו, תוך הסתמכות על ע"א 160/54, כי להולך רגל הצועד תוך מעבר החצייה קנויה, "זכות קדימה" על פני הנהג "והוא זכאי להניח שכלי-רכב המתקרב למעבר חצייה יכבד את זכותו". סבור אני כי נוכח המצב המסוכן השורר בנדון זה כאן בארץ — כל אחד מאתנו רואה לעתים קרובות את הדהירה הפרועה של נהגינו על פני מעברי החצייה, ללא התחשבות כלשהי בהוראת תקנה 57 של תקנות התעבורה (סדרי תנועה), תשי"ג-1953 - מן הראוי שבתי המשפט שלנו יחמירו יותר מחבריהם באנגליה וארצות-הברית... ויטילו אחריות מלאה על נהג הפוגע בהולך רגל תוך מעבר חצייה, אלא אם כן הולך הרגל נמצא אשם ברשלנות "אוטונומית" גסה ביותר. למען ישמעו הנהגים וייראו ולמען יוכחו לדעת כי אין הם השליטים הבלעדיים ברחובות קריה. גם במקרה שלפנינו לא היתה מצד המשיבה כל תרומה



המפחיתה את אחריותו של הנהג, ועל המערערים לשאת בכל נזקי המשיבה."

כן בע"פ 558/97 רבקה מלניק נ' מדינת ישראל:

"מהן הנסיבות להן צריך נוהג רכב ליתן דעתו בהתקרב למעבר חצייה? עליו ליתן דעתו לכך, אם יש מי אשר מתכוון לחצות את הכביש במעבר החצייה; ואם כן - להתאים את מהירות נהיגתו למקרה של חצייתו את הכביש. במסגרת זו, וכדי לכבד את זכות הקדימה של הולך הרגל במעבר חצייה, עליו לצפות שזה ינסה לחצות את הכביש; שאולי לא יהיה ער לרכבו המתקרב; אולי יטול על עצמו סיכון של חצייה על אף התקרבות הרכב; אולי יסמוך על כך שהרכב יכבד את זכות הקדימה שלו. עליו להתחשב גם באפשרות של התנהגות רשלנית מצידו של הולך הרגל."

וכן בבג"צ 8150/13 כרסנטי נ' פרקליטות המדינה, נקבע, בייחוד בנוגע לילדים וקשישים:

"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 על כלי בעל כוח קטלני מוטלת האחריות הראשונה במעלה, לנהוג בזהירות. אחריות זו כוללת על פי הפסיקה, חובה לצפות, במידה זו או אחרת, את האפשרות, כי הולך רגל עלול להתרשל - כך במיוחד כלפי קבוצות אוכלוסייה ממוקדות כגון ילדים וקשישים.... הכלל השני הוא, כי האחריות אינה מוחלטת. אין עסקינן באחריות קפידה...."

זאת ועוד, מספר חודשים לפני קרות התאונה מושא כתב אישום זה, נכנס לתוקפו תיקון מס' 2 לתקנות התעבורה, לשנת תשע"ה - 2015. בתיקון זה תוקנה תקנה 67 והוטלה חובת זהירות מוגברת על נהג המתקרב למעבר חצייה. בין היתר נקבע, כי על הנהג להאט את רכבו אם ניכר כי הולך הרגל עומד לחצות את הכביש:

"(א 1) 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.
(א 2) התקרב נוהג רכב למעבר חצייה ובנתיב אחר האט רכב לפני מעבר החצייה, יאט את רכבו לפני מעבר החצייה האמור, ואם הרכב בנתיב האחר עצר - יעצור אף הוא; היה הולך רגל חוצה את הכביש במעבר החצייה, ייתן לו זכות קדימה."

בתיקון זה יש כדי להראות כי אף מחוקק המשנה סבר כי יש מקום להטיל על נהג הנוהג בקרבת מעבר חציה חובה מוגברת, כך שעליו להשגיח על המתרחש ולהקפיד בנהיגתו. על משמעותו של התיקון עמד בית המשפט לתעבורה בירושלים בת"ד 5814-03-14 מדינת ישראל נ' יובל עוזר:

"לאחרונה תוקנה תקנה 67 לתקנות התעבורה ובהתאם לה חלה חובת מתן זכות קדימה גם לאדם שניכר כי בכוונתו לחצות את הכביש. יודגש כי האירוע נשוא כתב האישום התרחש לפני תיקון התקנה אך היא משקפת את החומרה היתירה והדגש שנתן המחוקק לזהירות הנהג בנהיגה בסמוך למעבר חציה."



וכן בית המשפט לתעבורה בחיפה בבפ"ת (תעבורה חי') 6086-08-15 מדינת ישראל נ' דן אדלמן:

"... בהקשר זה יש להדגיש, כי הפסיקה קבעה חובת זהירות מוגברת על נהג המתקרב למעבר וחציה (וראו גם תקנה 67 לתקנות התעבורה. יצוין, כי לאחרונה, תוקנה התקנה, והוחמרה חובה זו, ללמדך, על רמת חובת הזהירות הקונקרטית, שהמחוקק ביקש לקבוע, לגבי נהגים המתקרבים למעבר חציה). לחזקה העובדתית שקבעה הפסיקה, בדבר נהג הגורם בנהיגתו הרשלנית למותו של אדם, נוצק כאמור, תוכן של ממש, נוכח חומר הראיות הלכאורי שבפני בית המשפט."

מגבלת שדה הראיה

פעמים רבות ובאופן טבעי קיים לנהגים בנהיגתם שדה ראייה מוגבל, הן בנסיעה "רגילה" והן בביצוע פניה כזו או אחרת. לעיתים אף נהג, מתחיל נסיעתו כאשר שדה הראיה מוגבל ועם התקדמות הרכב שדה הראיה עבורו, מתרחב. אין משמעות הדברים כי הגבלה של שדה הראיה תפסור ככלל את הנהג מאחריות.

על הנאשם, בהיותו מודע למגבלת שדה הראיה, בין אם מקורה ברכב עצמו (גובה, קורות וכיוצא באלו) ובין אם מקורה אחר (גדרות, צמחיה ורכבים נוסעים או עוצרים), עליו להיזהר משנה זהירות ולא להמשיך בנסיעתו כאשר אינו רואה את המשכה של הדרך וברחל בתך הקטנה: כאשר אין ברשותו, בהתחשב במהירות הנהיגה, לבלום בלימת חירום ולמנוע פגיעה.

יודגש, כי בעניינו, אין מדובר במגבלת שדה ראייה כתוצאה מתנאי הדרך. ה"מגבלה" לה טוענת ההגנה נתונה ברכבו של הנאשם, כאשר קורות הרכב בצידי השימשה הקדמית גורמות לחסימה חלקית של שדה הראיה, והתאונה התרחשה בהיות הולכת הרגל במעבר החציה.

בסוגיה דומה דנה כב' השופטת רז בת"ד 10015-08, מדינת ישראל נ' סאיד מסארווה (להלן: **"עניין מסארווה"**):

"הנאשם אשר התחיל בנסיעה בהיותו לפני מעבר חציה חייב לצפות הימצאותו של הולך רגל בשטח מת הנוצר עקב מחסום של שדה הראיה בכביש, למשל עקב מכוניות חונות. חובת הצפייה חלה גם כאשר אותו שטח מת נוצר עקב מבנה הרכב בו נוסע הנהג. טענה בדבר "שטח מת" אינה מהווה טענת הגנה המסירה אחריות מנהג רכב. על נהג היודע כי ברכבו קיימת מגבלה של שדה ראייה עקב שטח מת להשתמש באמצעים נוספים על מנת לוודא כי בנסיעתו קדימה לא יפגע באיש כתוצאה מקיומו של אותו שטח מת. חובה על הנאשם לצפות הימצאותם של הולכי רגל שבכוונתם לחצות במעבר חציה שהינו מקום מבטחם של הולכי הרגל. היה על הנאשם לעשות כל פעולה, ובכלל זה להתרומם מכיסאו, להסיט את גופו ואת ראשו לכל צד, לרכון קדימה או הצידה ולבדוק כי אין הולך רגל בקרבת מקום, ורק לאחר שוודא כי הדרך פנויה רשאי היה להתחיל בנסיעה."

בעניין מסארווה, הפנתה השופטת רז לע"פ 70232/01 מוחמד מחאמיד נ' מדינת ישראל, בו הורשע נהג משאית בפגיעה בהולכת רגל שחצתה במעבר החציה ובגרימת מותה. הנאשם עצר לפני תמרור עצור, אך כאשר המשיך בנסיעה ופנה ימינה, פגע בהולכת רגל אשר חצתה את הכביש במעבר חציה. במקרה זה לא הייתה מחלוקת לגבי העובדה ששטח מת שנוצא עקב מבנה המשאית מנע מן הנהג להבחין במנוחה, אך בית המשפט דחה את הטענה כי לא



ניתן להרשיע את הנאשם עקב קיומו של שטח מת, וקבע:

"כאמור, איננו מוכנים לקבל נקודת מוצא זו. לא יתכן כי נהיגה ברכב כלשהו תהפוך למעין "רולטה רוסית" עבור המשתמשים האחרים בדרך וכי יהיה אלמנט של הימור בתוצאותיה של נהיגה ברכב זה. לשיטתנו, אם הנהיגה ברכב מסוכנת בשל מבנהו והנהג בו איננו יכול לוודא ששדה הראיה שלו מספיק כדי למנוע תאונות, הרי המסקנה המתחייבת היא שאסור לו להיכנס לרכב ולנהוג בו. יתכן שגם הרשויות המתאימות צריכות היו לומר את דברן. אין בכך כדי לפטור את המערער מאחריות. במקרה הנוכחי, צרוף הנסיבות יש בו את כל הגורמים המחמירים: המנוחה, כאמור, היתה אישה מבוגרת שחצתה בתוך מעבר חציה או בסמוך מאוד אליו. עצם קיומו של מעבר החציה הינו תמרור אזהרה עבור נהג. אין צורך לחזור ולומר את מה שנאמר כבר בפסיקה לא אחת כי מעבר חציה הוא מקום מבטחו של הולך הרגל. לא הוכחה במקרה הנוכחי כל תרומת רשלנות של המנוחה חרף טיעונו של ב"כ המערער בנקודה זו. המערער, כאמור, פנה ימינה מהצומת, שממנו מתחיל מעבר חציה. המערער הוא שצריך היה לוודא כי מעבר החציה פנוי לחלוטין לפני שפנה ימינה."

עוד בעניין מסארווה, הפנתה השופטת רז לע"פ 2280-11-07, יעקב בן אברהם נ' מדינת ישראל, בו אישר בית המשפט המחוזי את גזר דינו של בית המשפט לתעבורה בצינו:

"ראשית, יש לומר, כי לדעתנו אין מדובר במקרה זה ברף נמוך של רשלנות, כפי שטען הסנגור. המנוחה נהרגה לאחר שחצתה כ-4 מטר במעבר חצייה, שאמור להגן עליה בעת שהיא חוצה את הכביש. אכן, המערער נסע באור ירוק, ואולם כנהג ותיק הוא ידע, כי האור הירוק בפנייה כשלעצמו לא פוטר אותו מחובתו לוודא שאין אדם על מעבר החצייה, מה עוד שאור אזהרה מהבהב הזהיר אותו על קיום חובתו זו. דברים אלה אמורים גם לגבי הטענה שבגלל מבנה תא הנהג במשאית, קיימים "שטחים מתים" לפני המשאית."

בעפ"ת 25776-01-12 נאווה ביבר נ' מדינת ישראל, אף קבע בית המשפט המחוזי כי לעתים, בשל מגבלת שדה ראייה, על הנהג לעצור פעם נוספת על מנת למנוע פגיעה:

"קביעותיו העובדתיות של בית המשפט קמא ובמיוחד הקביעה, כי על המערער היה לעצור פעם נוספת כדי להטיב את שדה הראיה שלה מקובלים עלי ואיני רואה מקום להתערבות בכך. העובדה, כי נהג עוצר לפני קו העצירה אינה פוטרת אותו, במידת הצורך, לעצור פעם נוספת כאשר שדה הראיה מוגבל (בעניין זה ראה גם תקנה 52(7) לתקנות התעבורה הקובעת, כי בהתקרב נהג למקום שבו שדה הראיה מוגבל, במידת הצורך עליו אף לעצור את רכבו)."

חמורים שבעתיים הדברים, כאשר המדובר בהסתרת חלק ממעבר החציה:

בע"פ 105/08 מדינת ישראל נ' אריק שטרית קבע בית המשפט המחוזי:

"הלכה פסוקה היא, כי חובת הצפיית קיימת גם כאשר הנעשה על המדרכה ליד מעבר החצייה



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

בבש"פ 6616/99 בר נוף נ' מדינת ישראל קבע בית המשפט העליון:

"ידיעת הנהג על כך שהנעשה על המדרכה ליד מעבר החצייה מוסתר מפניו, כשיודע הוא שבני אדם יורדים ממדרכות אל תוך מעברי חצייה לשם חציית הכביש, מצדיקה נהיגה זהירה עד כדי עצירה לפני המעבר, כשאין ביטחון כי הולכי הרגל "מוסתרים" לא ירדו לתוכו"

מכל המובאות נמצאנו למדים כי לא תישמע טענת ההגנה על מגבלה בשדה ראייה כפוטרת את הנאשם מאחריות למותה של המנוחה ודאי וודאי כאשר המדובר במעבר חצייה.

עוד אוסיף בפרק זה, העוסק בחובה הנורמטיבית החלה על נהג, כי מגרסת ההגנה (עדות הנאשם, פרוטוקול עמ' 33 שורה 6 וכן עדות מומחה ההגנה, פרוטוקול, עמ' 37, החל משורה 29: **"...לא ניתן לשלול את האפשרות הסבירה מאוד שבזמן הזה ראשו של הנאשם היה לכיון השני כפי שהיה חייב להיות"**), עולה האפשרות כי הנאשם היה עסוק, בזמן הפניה, ברכבים שבאו מימין ולא הביט לכיוון מעבר החצייה עולה. אף בקבלת טענה זו לא יהיה כדי לפטור את הנאשם מאחריות לתאונה: חובתו של נהג היא להביט הן לימין והן לשמאל במהלך ביצוע הפניה. אולם טרם שיחלוף את מעבר החצייה, חובתו היא להביט דווקא לכיוון זה ולוודא שמעבר החצייה פנוי מכל אדם או חפץ. יודגש, כי יש להביט לכיוון מעבר החצייה בזמן שיאפשר בלימה בעת הצורך.

מכל המקובץ, הרי שאני מאמצת את גרסת המאשימה בת/5, דו"ח ניסוי זמני נסיעה ושדה ראייה. היה על הנאשם להבחין במנוחה בכל רגע במהלך נסיעתו, בין אם חצתה מימין ובין אם חצתה משמאל. לו הנאשם היה מביט דרך חלון הרכב השמאלי, או מסיט את גופו, שדה הראייה היה מלא עבורו והמנוחה היתה נראית לעיניו בכל רגע נתון ובוודאי כאשר היה במרחק של 8.7 מטרים ממקום התאונה, מקום בו אף לגרסתו, החלה המנוחה בחציית הכביש.

מהירות נסיעת הנאשם

בשחזור התאונה, ת/5, ציין בוחן התנועה (ע"ת 2) כי לדברי הנאשם, ובהתאם לשלושת השחזורים שבוצעו יחד במקום התאונה, הנאשם חלף את המרחק שבין מעבר החצייה הראשון למקום התאונה במעבר החצייה השני, בזמן ממוצע של 8.82 שניות. על כן, נקבעה מהירות נסיעה הממוצעת של כ-1.575 מטר בשניה (13.9/8.82), שהם כ-5.67 קמ"ש.

קצין הבוחנים (ע"ת 1) בת/17 (שחזור הפגיעה בהולכת הרגל), חלק על דעתו של ע"ת 2 וקבע כי מדובר בזמן שאינו סביר. לשיטתו, הנאשם מסר גירסה לפיה נהג במהירות איטית במיוחד, כי סבר שגרסה זו תטיב עימו ותועיל להגנתו. עוד ציין העד בת/17, כי יש לחשב את מהירות נסיעת הנאשם כמהירות משתנה ולא קבועה. הנאשם החל את הנסיעה ממצב עצירה וסיימה, לאחר בלימה, בעצירה. העד ערך טבלה (ת/17, סעיף 16) בה חישב את מהירות נסיעת הנאשם בהתאם לנתוני האצה ממצב עמידה, נסיעה, ובלימת חרום עד לעצירה.

בהתאם לטבלה, לשיטתו של העד, הנאשם האיץ במשך 4 שניות עד למהירות של 14.4 קמ"ש והחל להגיב כאשר היה



במרחק של 5.8 מטרים ממקום הפגיעה. בהתבסס על נתונים אלו, שלל ע"ת 1 את קביעת ההגנה בחישוב זמן נסיעת הנאשם בעת חציית הצומת, וקבע כי התאונה היתה נמנעת.

לגרסת ההגנה, בהתאם לחוות דעתו של המומחה (ע"ת 1 בנ/1), שדה הראיה נפתח לנאשם כאשר היה במרחק של 6.2 מטרים ממקום התאונה. אמנם, דחיתי קביעה זו בפרק דלעיל, אולם אמשך ואפרט גם בענין קביעת ההגנה לגבי מהירות נסיעת הנאשם.

כאשר הגיע רכב הנאשם למרחק של 6.2 מטר ממקום התאונה, קבע מומחה ההגנה כי מהירות נסיעתו של הנאשם היתה 10 קמ"ש. איני יכולה לסמוך על קביעה זו. ההגנה לא פרטה כיצד ביצעה את הניסוי כך שידעה לומר בברור כי במרחק של 6.2 מטרים ממקום התאונה, המהירות היתה 10 קמ"ש כאמור. ההגנה סמכה קביעותיה על מד האוץ, תוך התבוננות ויזואלית בו במהלך הנסיעה ולא מדדה את מרחק ה-6.2 מטרים במקום.

אף מומחה ההגנה בעדותו בבית המשפט אישר כי אין מדובר בקביעה מדויקת ויכול והמהירות היתה 8 קמ"ש או 12 קמ"ש (פרוטוקול, עמוד 58, שורה 5).

כאן המקום לציין כי מהירות הנסיעה, כפי שנקבעה על ידי מומחה ההגנה כלל אינה תואמת את מהירות נסיעת הנאשם בשחזור שנערך בת/17 עם ע"ת 2. הנושא עלה בחקירת מומחה ההגנה, אולם כפי שיוצג, המומחה לא הציג תשובה המניחה את הדעת לפער זה:

"ש. אתה מודע לעובדה שהנאשם הדגים 3 פעמים מהירות שונה לחלוטין ממה שהוא תאר לך. הוא ביצע ניסוי עם הבוחן כדי לשחזר כמה זמן ערכה הנסיעה מנקודה ראשונה לנקודת הפגיעה.

ת. נכון. היא הנותנת שגם 10 קמ"ש זה באותו תחום.

ש. הוא עשה ניסוי 3 פעמים, נתן מהירות אח(ר)ת ממה שהוא נתן לך. למה לא התייחס לזה בחוות הדעת?

ת. לקחתי את המהירות של 10 קמ"ש, שוב, מהירות הגבוהה והטובה לנאשם.

ש. אז התעלמת מזה?

ת. לא התעלמתי, בחרתי 10 קמ"ש לפי מה שראיתי בספידומטר בניסוי שעשיתי, שהיא בתחום הסבירות לגבי הנתונים האחרים.

ש. התעלמת מזה שהנאשם עצמו דיבר על מהירות אפסית?

ת. מהירות אפסית זה לא קיים. מהירות אפסית זה עמידה.

ש. אז כשהוא אמר את זה למה הוא התכוון?

ת. תשאל אותו.

ש. התעלמת מזה. הוא אמר בחקירה נגדית וגם בחקירה ראשית מהירות אפסית?

ת. 10 קמ"ש זו זחילה. אפס לא קיים. אנחנו לא נוסעים במהירות אפס."

(פרוטוקול עמוד 58 שורות 27-32, עמוד 59 שורות 1-10).



מומחה ההגנה בחישובו, התעלם מהעובדה כי הנאשם החל נסיעתו בעצירה וסיים בבלימה, לא מדד באפן מדויק את מהירות ומרחק הנסיעה והתעלם מדברי הנאשם בעצמו בעניין המהירות שנסע.

לפיכך, הנני מקבלת גרסת המאשימה ומעמידה את מהירות נסיעת הנאשם כפי שציין ע"ת 1, מהירות משתנה מעצירה, האצה עד למהירות של 14.4 קמ"ש, בלימה ועצירה.

מהירות חציית המנוחה את הכביש

אין מחלוקת כי המנוחה נמצאה, בזמן התאונה על מעבר החציה במרחק של 5 מטרים מהמדרכה הימנית וממרחק של 4.5 מטרים מהמדרכה השמאלית.

בכדי לחשב את משך הזמן בו שהתה המנוחה על מעבר החצייה, שתחילתו הוא המועד בו היה על הנאשם להבחין בה, יש לקבוע את מהירות הליכתה עת חצתה את הכביש.

כל המומחים נעזרו בקביעת המהירות בדף ההנחיה לבוחני תנועה (ת/18), שם מנויים השיקולים הרלוונטיים אותם יש לשקול בקביעת מהירות חציית הולך רגל בעת חקירת תאונת דרכים.

ע"ת 1 הפנה לפרק המציין "הליכה רגילה 1.2-1.7 מטר בשניה", והסתמך על סעיף 8(ב) שם נקבע קצב הליכה ל"קשישים מעל גיל 70 וקטינים מתחת לגיל 6 שעומד על 0.7-1.2 מטר בשניה". על אף ובסעיף 9(ב) נקבע כי "מהירות החציה של נקבה נמוכה בכ- 10% מזו של זכר", לא הפחית העד מהמהירות שקבע, וזאת לטובת הנאשם.

העד ציין בעדותו, כי על פי גילה של המנוחה שהיתה בת 89 (19 שנה מעל הגבול אליו מתייחס חוזר ההדרכה) ומצבה הרפואי בהתאם לעדות ביתה, כמו גם העובדה כי מדובר באישה, הוא העמיד את מהירות הליכתה על 0.7 מטר בשניה ($3.6 \times 0.7 = 2.52$ קמ"ש, ט.א.נ.; פרוטוקול, עמ' 6 החל משורה 23).

ע"ת 2 בוחן התנועה, הסתמך על סעיף 8(ב) באותו חוזר הדרכה (ת/18), ובחר לטובת הנאשם, בנתון קצב ההליכה המרבי לקשישים בהליכה רגילה (1.2 מטר לשניה). מנתון זה הפחית העד עשירית בהתאם להנחיות ולעובדה כי מדובר בנקבה ($1.2 - 0.12 = 1.08$). על כן קבע בת/16, כי מהירות ההליכה של המנוחה היתה 1.08 מטר בשניה ($3.6 \times 1.08 = 3.88$ קמ"ש, ט.א.נ.).

אף מומחה ההגנה, ע"ה 1, הסתמך בחוות דעתו נ/1, על חוזר הדרכה זה (ת/18). העד העיד, כי בחר לטובת הנאשם, לייחס למנוחה קצב הליכה מהיר (סעיף 8(ג)). הוא בחר במהירות ההליכה הגבוהה ביותר האפשרית לקשישים (1.6 מטר לשניה) וממהירות זו הפחית עשירית בשל העובדה כי מדובר בנקבה ($1.6 - 0.16 = 1.44$). על כן קבע בנ/1, כי מהירות ההליכה של המנוחה היתה 1.44 מטר לשניה ($3.6 \times 1.44 = 5.184$ קמ"ש).

לטענת העד, כאשר אין בפניו עדות סותרת אחרת, הוא מניח קצב הליכה מהיר ולא יקבע כי המנוחה רצה ריצה קלה שוטפת.



לדבריו, כאמור: "...כאשר אין קביעה ואין עדות ואין שום דבר, אני קובע הליכה מהירה ואומר לא סביר שהיא רצה ריצה קלה, וכאן לקחתי בחשבון את המצב שלה. אמרתי שהיא לא רצה ריצה קלה שוטפת. רק כאשר קבעתי שהיא הלכה הליכה מהירה, לקחתי את התחום העליון, בתוך הליכה מהירה" (פרוטוקול עמוד 53 שורות 24-27).

העובדות כי המנוחה היתה בת 89, נעזרה במקל הליכה, וסבלה ממחלת הפרקינסון בידה, גרמו למומחה לקבוע קצב הליכה מהיר למנוחה ולא ריצה קלה.

עוד הסביר מומחה ההגנה כי השתמש בקצב הליכה מהיר שכזה מאחר ועל פי מחקרים, מהירות הולכי רגל עולה כאשר רכב נמצא בקרבתם. יצוין כי המומחה לא יכול היה להפנות את בית המשפט ואף אישר כי אינו מכיר מקרה בו נקבע קצב הליכה כה מהיר לאשה בגיל שכזה הנעזרת במקל הליכה (פרוטוקול עמוד 55, שורות 4-19).

ע"ת 3, בתה של המנוחה, העידה כי המנוחה נעזרה במקל הליכה וכי סבלה מרעד בידה. כן העידה בחקירתה הנגדית כי המנוחה נעזרה במטפלת מטעם המוסד לביטוח לאומי ורק בימי שישי (יום קרות התאונה, ט.א.נ.) היתה יוצאת לבדה. העדה אישרה כי המנוחה נטלה חלק בשיעורי התעמלות וכן כי נעזרה במקל הליכה ביום התאונה כבכל יום והמקל נמסר לה בבית החולים.

בת/19, חקירתה של העדה במשטרה, היא מסרה כי המנוחה היתה זקופה בהליכתה, כי נוכח מצבה הרפואי לא היתה יכולה לרוץ, כי קצב הליכתה היה רגיל והשיבה לשאלה האם יכול להיות כי המנוחה רצה: "**בשום אופן לא, אין סיכוי, היא זהירה בהליכתה והיתה מבוגרת בת 89**" (ת/19 שורה 12).

בחינת החומר המצוי בפני מעלה כי לא ניתן לקבוע את מהירות הליכת המנוחה כגרסת ההגנה (1.44 מטר לשניה). נכון הדבר כי בחוזר ההדרכה ת/18 מופיעה מהירות זו, אולם בשל גילה של המנוחה הגבוהה ב-19 שנה מהגבול התחתון אליו מתייחס חוזר ההדרכה, מצבה הרפואי, העובדה כי נעזרה במקל הליכה וסבלה ממחלת הפרקינסון בידה, סבורה אני, כי לא ניתן לייחס לה מהירות הליכה כה מהירה. בוודאי שלא ניתן לייחס לה את המהירות הגבוהה בתוך מתחם זה (5.184 קמ"ש!). על מנת לסבר את האוזן אעיר כי מהירות נמוכה יותר, של 1.3 מטר לשניה, מיוחסת לאישה צעירה בהליכה רגילה, באותו החוזר.

אשר על כן, הנני מקבלת את גרסת המאשימה לחישוב קצב הליכתה של המנוחה. לטובת הנאשם אני, כי המנוחה חצתה את הכביש במהירות של 1.08 מטר בשניה, כגרסת ע"ת 2 (3.88 קמ"ש).

רשלנותו של הנאשם

ההגנה ייחדה את הפרק הראשון בסיכומיה לתיקון 126 לחוק העונשין, התשל"ז-1977, וטענה כי לא ניתן, בהתאם להוראות החוק לאחר תיקונו, להרשיע את הנאשם במיוחס לו בכתב האישום.

סעיף 21 לחוק העונשין, בנוסחו הקודם הגדיר "רשלנות":



"...אי מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות או לאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה, כשאדם מן היישוב יכול היה, בנסיבות הענין, להיות מודע לאותו פרט, ובלבד -

(1) שלענין הפרטים הנותרים היתה לפחות רשלנות כאמור;

(2) שאפשרות גרימת התוצאות לא היתה בגדר הסיכון הסביר."

במסגרת תיקון 126, תוקנה פסקה (2) כך:

"שבעבירה שעם פרטיה נמנית תוצאה שנגרמה על ידי המעשה או סכנה העלולה להיגרם בשלו - העושה נטל סיכון בלתי סביר להתרחשות התוצאה או לגרימת הסכנה כאמור."

בדברי ההסבר לחוק נאמר:

"...מוצע לנסח את התנאי של יצירת סיכון בלתי סביר כתנאי לקיומה של הרשלנות... על דרך החיוב. התנאי האמור, המנוסח היום על דרך השלילה... לא קיבל ביטוי מספיק ביישומו של סעיף 21 לחוק בידי בתי המשפט. התיקון המוצע נועד להדגיש תנאי זה, כדי להביא לשינוי הרף הנורמטיבי הקיים, באופן שהאחריות ברשלנות תוטל רק במצבים שבהם דבק בהתנהגות העושה אשם חמור יותר המצדיק נקיטת הליכים פליליים."

נמצאנו, כי המחוקק ביקש להעלות את רף הרשלנות המתבקש לנקיטת הליך פלילי ואף מסכימה אני עם ב"כ הנאשם כי אין המחוקק משחית מילותיו לריק, ועל כן, כי אין המדובר בשינוי "קוסמטי" בלבד.

על בית המשפט, אם כן, לבחון האם הנאשם נטל סיכון בלתי סביר עת פנה שמאלה, חצה את הצומת ואת מעבר החציה, כאשר במשאית בה נהג, קיימת לטענתו וידיעתו, מגבלת שדה ראייה וזאת מבלי שנקט בכל פעולה או הסיט את גופו בכדי לשפר את שדה הראייה הנתון. שאלה נוספת שעל בית המשפט לבחון היא, האם על הנאשם היה לצפות כי יימצאו הולכי רגל במעבר החציה.

באשר לשאלה הראשונה, סבורה אני שהתשובה לכך חיובית וזאת בשים לב לשני הערכים המובילים לגביהם נטל הנאשם סיכון עת פנה כפי שפנה, והם: קדושת חיי האדם ומעמדו של מעבר החציה, מבצרו של הולך הרגל, כפי שעמדתי בפרק העוסק בכך. אף באשר לשאלה השנייה תשובתי חיובית: התאונה התרחשה ביום חול, בסמוך לשעה 9:15, ועל הנאשם היה לצפות המצאותם של הולכי רגל ביום זה ובשעה זו במעבר חציה במרכז של עיר.

חיזוק למסקנה זו מצאתי בפסיקה אליה הפנה ב"כ הנאשם, בע"א 145/80 שלמה ועקנין נ' המועצה המקומית בית שמש:

"חובת הזהירות הקונקרטית אינה קיימת למניעתו של כל סיכון וסיכון. הדין מבחין בין סיכון סביר לבין סיכון בלתי סביר. רק בגין סיכון בלתי סביר מוטלת חובת זהירות קונקרטית. ומהו סיכון בלתי סביר? הסיכון הבלתי סביר שבגינו מוטלת חובת זהירות קונקרטית, הוא אותו סיכון, אשר החברה רואה אותו במידת חומרת יתירה, באופן שהיא דורשת כי יינקטו אמצעי זהירות סבירים כדי למנוע"

וכן פסיקת בית המשפט בגמ"ר 336-04-12 מדינת ישראל נ' שמעון בן נון, אשר אף אליה הפנה ב"כ הנאשם, המגדירה



סיכון בלתי סביר:

ומהו סיכון בלתי סביר? זהו סיכון שאנו כחברה מתוקנת איננו יכולים להשלים עמו כחלק מהסיכונים האניהרנטיים לחיי היום יום. האחריות אינה מוחלטת. "לא כל סיכון הינו גם סיכון שיש למונעו" (ע"פ 7193/04 יקירביץ' נ' מדינת ישראל. "הסיכון הבלתי סביר, שבגינו מוטלת חובת זהירות קונקרטי, הוא אותו סיכון, אשר החברה רואה אותו במידת חומרה יתירה, באופן שהיא דורשת כי יינקטו אמצעי זהירות סבירים כדי למנעו" (ע"א 145/80 ועקנין נ' המועצה המקומית בית שמש). נאמר "אמצעי זהירות סבירים" ולא "כל אמצעי זהירות אפשרי", שכן "סיכון סביר, בשפת הניתוח הכלכלי, הוא סיכון שתוחלת הנזק שלו נמוכה מעלות מניעתו, וסיכון בלתי סביר הוא סיכון שתוחלת הנזק שלו גבוהה מעלות מניעתו. בשפה פשוטה, יראו אדם כמי שהתרשל, כאשר התנהגותו יצרה סיכון שאדם סביר היה יכול לצפות ואדם סביר לא היה יוצר בשל אי-סבירותו" (ע"א 4486/11 פלוני נ' פלוני).

נראה כי החברה לא תהיה מוכנה להשלים עם סיכון ח"י אדם, קל וחומר כאשר מדובר בהולכי רגל הנמצאים בלב מבצרים, במעבר החציה. לדעתי, אמצעי הזהירות אשר נדרש מהנאשם, קרי, הזזת גופו מצד לצד והקדשת מלוא תשומת הלב למעבר החציה, הוא אמצעי נדרש ומידתי. ובהשאלה מדיני הנזיקין, העלות (כאמור, הזזת גופו של הנאשם והפניית מבטו) אינה עולה על תוחלת הנזק (הסיכוי לפגיעה בהולך הרגל כפול "עלות" המוות או הפגיעה).

מכל האמור, אני קובעת כי הנאשם נטל סיכון בלתי סביר באופן נהיגתו, וקובעת כי יש להרשיעו על לפי נוסחו של סעיף 21 לחוק העונשין לאחר תיקונו.

רשלנות תורמת מצד המנוחה

בחינת הראיות שבפניי מעלה כי לא קיימת רשלנות תורמת מצד המנוחה לקרות התאונה. המנוחה חצתה את הכביש, ועל כך אין חולק, במעבר החציה. המנוחה, כאמור, לא רצה או התפרצה לכביש ואף את רמיזותיה של ההגנה כי לא היה עליה לצאת מביתה בלא עזרה, איני מקבלת. כך שבסופו של יום, איני מוצאת כי בהתנהלותה תרמה המנוחה לקרות התאונה ולתוצאותיה.

האם התאונה נמנעת ומשמעותו של איחור בתגובה הנמוך משניה

למעשה, אין מחלוקת בין הצדדים כי התאונה היתה נמנעת. לגרסת ההגנה, הנאשם איחר בתגובתו ב-0.94 שניה ולגרסת המאשימה בזמן ארוך מכך באופן משמעותי.

על מנת, לקבל גרסתה של ההגנה בעניין משך האיחור בתגובה, יש להסכים עם ארבע הטענות אותן היא טוענת: (1) מהירות חציית המנוחה את הכביש; (2) מהירות נסיעת הנאשם; (3) שדה הראיה נפתח במלואו עבור הנאשם ממרחק של 6.2 מטרים בלבד ממקום התאונה; (4) לא היתה על הנאשם החובה להביט מעבר לקורות הרכב, בזמן בו לטענתו קורות אלו הגבילו את שדה הראיה.

כאמור, רק אם אקבל את כל הנתונים הנ"ל, המשמעות לכך תהיה כי הנאשם איחר בתגובתו "רק" ב-0.94 שניה. היה ולא אקבל אחד מהנתונים, הרי שתאוריית ההגנה לא תעמוד.



כאמור וכמפורט דלעיל, דחיתי בשתי ידיים כל אחד מנתוני ההגנה: שדה הראיה הוכח בפניי כפתוח. לא מצאתי מגבלות בשדה הראיה שמקורן מחוץ לרכב, ובמגבלה הקיימת ברכב, לא מצאתי שיש בה כדי למנוע מהנאשם מלראות את המנוחה (ראו: הערת בית המשפט, פרוטוקול, עמוד 47, החל משורה 10) או כדי לפטור את הנאשם מאחריות. מהירות נסיעת הנאשם, הנטענת על ידי מומחה ההגנה (10 קמ"ש) אינה תואמת לדברי הנאשם בעצמו ("מהירות אפסית") ולמהירות אותה הדגים בשחזור (5.67 קמ"ש). אף את טענת ההגנה בעניין מהירות חציית המנוחה את הכביש דחיתי, וזאת נוכח חוסר סבירות קיצוני בהתחשב בגילה ובמצבה הרפואי.

לאור כל אלה, ברי כי האיחור בתגובה היה גבוה ממה שטוענת לו ההגנה - 0.94 שניה, והיה באפשרותו של הנאשם למנוע את קרות התאונה.

אף אם אניח לרגע ואקבל את טענת ההגנה לאיחור הנאשם "רק" ב-0.94 שניה - לא יהיה בכך כדי להביא לזיכוי הנאשם. זאת מהטעמים המפורטים להלן:

בע"פ 437/67 דיילס נ' מדינת ישראל, קבע בית המשפט העליון: **"כשהכרעה בין אשם וחף מפשע תלויה בהבדל בחשבון של שניה או מחצית השניה, ולא היו ממצאים עובדתיים בטוחים השוללים כל אפשרות סבירה של טעות מינימלית כזאת בחישוב הזמן והמרחק, נראה לנו שהמערער היה זכאי ליהנות מהספק".** אכן בהתאם לפסיקה זו, איחור של פחות משניה בתגובת הנהג, אינו מהווה רשלנות.

אולם, יישומה של הלכה זו בע"פ 6152/02 לוי אריה נ' מדינת ישראל, מביאנו למסקנה כי אין הביטוי "פחות משניה", הינו ביטוי קסם שמשמעו זיכוי, ועל בית המשפט להשתמש בו במקרים בהם כל שעומד בין התביעה להגנה הינו שאלה זו:

"אכן, צודק ב"כ המערער בטענתו כי משעוסקים אנחנו באנשים חיים, השונים זה מזה בדרכי התנהלותם ובמהירות תגובתם, יש לנקוט במשנה זהירות בהרשעה המבוססת על חישובים דקדקניים, "אין לשפוט אותם על פי ממוצעים מבלי להותיר שוליים בטוחים שיש בהם כדי למנוע עוול" ו"יש להניח שחלק מהנהגים מגיבים קצת יותר לאט ועדיין אין לראות בהם רשלניים..." (ר' ע"פ 437/67 שאוזכר בע"פ 308/71, הרשקוביץ נ' מ"י, פ"ד כ"ה (2) 673); ואולם, בענייננו, לא זאת שבדיקת חישוביו וממצאיו של ביה"מ קמא מראה שהושאר טווח מספיק (בין בקביעת הנתונים ובין בתוצאה), אלא שגם אילמלא נקט בדרך זו, לא היה מקום למסקנה אחרת מזו אליה הגיע. מכל מקום, סבורני כי בשונה מתיקים אחרים בהם קיימת חשיבות מכרעת לחישובים אריטמטיים פרטניים, במקרה נשוא ענייננו די בעובדות המסגרת הכלליות שהוכחו ושילובן בנורמות המשפטיות הקיימות כדי להסיק את המסקנה כי אילמלא רשלנותו של המערער היתה התאונה נמנעת, כפי שיובהר להלן."

משמעותם של דברים היא, כי אין לראות רשלנות באיחור בתגובה בזמן הנמוך משניה, דווקא במקום בו חושבו מלוא הנתונים בצורה דווקנית (למשל, כאשר גם לפי חישובי המאשימה היה האיחור בן פחות משניה) ואז דווקא במקום זה יש להעניק את מרווח הטעות ולפטור את הנהג מאחריות. במקרה שלפנינו, מומחה ההגנה חישב את מלוא הנתונים



(מהירות הנסיעה, מהירות חציית המנוחה את הכביש, מגבלת שדה הראיה) לטובת הנאשם (כאשר יודגש כי דחיתי חישובים אלו) ועל כן, אין צורך ב"הנחה" נוספת לטובתו.

על כן, אף אם כאמור אניח לרגע קט, ואקבל את טענת ההגנה לאיחור הנאשם "רק" ב-0.94 שניה - לא יהיה בכך כדי להביא לזיכוי הנאשם. זאת מאחר, שטענה זו (המורכבת מהנתונים להם טענה ההגנה) מחושבת ומשקללת את אותם ה"שוליים" לטובת הנאשם.

הערה אחרונה לסיום: הנאשם ידע כי הינו פונה לכיוון מעבר חציה וידע על מגבלת שדה הראיה ברכבו. שעה שבמהירות של 10 קמ"ש לא היה בידו למנוע את התאונה (על אף שההגנה בעצמה הודתה כי ניתן היה למנוע את התאונה אך הנאשם איחר בתגובתו בפחות משניה להגיב) - הרי שהיה עליו לנסוע במהירות נמוכה יותר אשר תאפשר לו להגיב ולמנוע אסון במועד.

מכל המקובץ, אני מרשיעה את הנאשם בכל המיוחס לו בכתב האישום.

ניתנה והודעה היום ט' ניסן תשע"ז, 05/04/2017 במעמד הנוכחים.

**טל אוסטפלד נאוי , שופטת, סגנית
נשיאה**

[פרוטוקול הושמט]

החלטה

קובעת לטיעונים לעונש ליום 22.5.17 שעה 11.30.

התייצבות הנאשם חובה.

ניתנה והודעה היום ט' ניסן תשע"ז, 05/04/2017 במעמד הנוכחים.

**טל אוסטפלד נאוי , שופטת, סגנית
נשיאה**

עמוד 20

