

ע"פ 35654/04 - באשם טהה נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בירושלים שבתו כבית-משפט לעערורים פליליים

11 ביולי 2019

עפ"ת 35654-04-19 טהה נ' מדינת ישראל

לפני כבוד השופט רם וינגרד

כבוד השופט שושנה ליבובי

כבוד השופט תמר בר-אשר

המערער

בاسم טהה
ע"י ב"כ עו"ד דודו עמר

נגד

המשיבה

מדינת ישראל
ע"י ב"כ עו"ד גלעד סוקולובר (מפרקליות מחוז ירושלים)

פסק דין

1. ערעור על פסק דיןו של בית משפט השלום לערובה בירושלים (כבוד השופט ש' זוכביצקי-אור) בתיק גמ"ר 2860-02-17.

בהתיק הdecision מיום 28.10.2018 הורשע המערער בעבירה של גרימת מוות ברשלנות עקב תאונת דרכים (לפי סעיף 304 בחוק העונשין, התשל"ז-1977) ובבעבירה של נהיגה ללא פוליסת ביטוח בת תוקף (בניגוד להוראת סעיף 2(ב) בפקודת ביטוח רכב מנوعי, התש"ל-1970).

גזר הדין ניתן ביום 6.3.2019 ועל-פי הוטלו על המערער העונשים הבאים: שישה חודשי מאסר בעבודות שירות; שבעה חודשי מאסר מותנה, שהוא ישא המערער אם יעבור במשך שלוש שנים עבירה של נהיגה בזמן פסילה, עבירת הריגה או עבירת גרימת מוות ברשלנות; צו פיקוח קצין מבחן במשך שנים-עשר חדש שבמסגרתו ישולב במסגרת טיפולית מתאימה; פסילהמנהגת במשך שבע שנים; פסילת נהיגה מותנית במשך עשר שנים וארבעה חודשים, שתחול אם המערער עבר במשך שלוש שנים עבירה של נהיגה בפסילה או אחת מהעבירות שבנה הורשע; פיצוי לעיזבון המנוחה בסך 30,000 ₪, שיפולם בחמשה-עשר תשלוםומיים.

עיקרי העובדות

עמוד 1

© verdicts.co.il - כל הזכויות שמורות לאתר פסק דין

2. נקדמים ונאמר, כי בהכרעת דין מפורטת ומונמקת היטב, בבחן בית המשפט קמא בבהירות רבה את מכלול הריאות שהונחו לפני ובהתאם לכך קבעו ממצאים עובדיים. בקביעו כאמור, אף הניח הנחות לטובות המערער וקבע את הממצאים העובדיים בהתאם. קביעותיו העובדיות של בית המשפט קמא מקובלות עליינו ולא מצאנו כי יש להתערב בהן.

נעים אפוא, על העובדות, כפי שנקבעו בהכרעת הדיון, אלו שמלכתחילה לא היו שניות בחלוקת ואלו שקבע בית המשפט קמא.

3. התמונה נשא הליך זה אירעה ביום 2.8.2016 סמוך לשעה 10:38, ברחוב שמואל בית בירושלים, סמוך לצומת של רחוב זה ורחוב תוסיה-כהן (להלן - **הצומת**). רחוב בית מחולק לשני מסלולי נסיעה שביניהם מפריד אי תנועה בניו שבו מוצבת גדר לאורכו. בכל מסלול נסיעה, שני נתיבי נסיעה לכל כיוון. בצומת מוצבים רמזורים בכל כיווני הנסיעה וכן רמזורים להולכי הרגל, החוצים בצומת את שני הרחובות במעבר החציה.

המערער נהג ברכבו הפרט בנתיב השמאלי של רחוב בית, מכיוון צומת גבעת מרדיי לכיוון בית החולים שערי צדק, בעוד רחוב תוסיה-כהן נמצא מימינו. בהתקרב המערער אל הצומת, הפרק מופע האור הירוק ברמזור שבכיוון נסיעתו מאור ירוק רצוף לאור ירוק מהbehבב ובעת שחזה את הצומת, כבר הפרק מופע הרמזור לצהוב, אך המערער המשיך בנסיעה רצופה במהירות של כ-60 קמ"ש, שכן מחלוקת כי היא בגדר המהירות המותרת בכביש זה ומכל מקום, תואמת את תנאי הדרך.

באותה עת, חצתה את הכביש במעבר החציה המצו依 לאחר הצומת, לפי כיוון נסיעת המערער, הגב' פ.ג. ז"ל (להלן - **המנוחה**), שהיתה אז כבת שמנונים. המנוחה חצתה את הכביש כמתואר, מימין לשמאל, לפי כיוון נסיעת המערער, בעוד מופע הרמזור להולכי הרגל בכיוון חצייתה היה אדום כבר בעת שהחלה את חציית הכביש ונמשך במשך כל הזמן שבו הייתה במעבר החציה.

המערער פגע עם רכבו במנוחה וכתוכאה מגעה זו, היא נפצעה באורח קשה ולמרבה הצער, זמן קצר לאחר מכן, נפטרה מפצעיה.

4. על-פי קביעת בית המשפט קמא, המנוחה חצתה את הכביש כאמור, באור אדום, במהירות הגבוהה האפשרית מבחינתה, שהיתה 1.6 מטר בשנייה. היא הספיקה לחצות 4.4 מטר, כך שבפועל שהטה בכביש במשך 2.75 שניות. עוד נקבע, כי שדה הרأיה של המערער מכיוון נסיעתו עד מעבר החציה שבו חצתה המנוחה, היה כ-80 מטר.

בית המשפט קמא ניתח באופן דקדקני את תכנית הרמזורים במקום, שבה כל מחזור נמשך 88 שניות. לעניינו ישנה חשיבות רק לננתונים הבאים:

מוֹפָע האור הירוק ברמזור לנוסעים ברחוב בית בכיוון נסיעת המערער ממשך 55 שניות. לאחר מכן, הוא מתחלף לירוק מהבבב למשך 3 שניות, ולאחר מכן מתחלף לצהוב למשך 3 שניות ואז מתחלף לאדום. עבור 2 שניות נוספת, מתחלף מוֹפָע האור ברמזור לבאים מרחוב תוסיה-כהן, הפונים שמאליה לרחוב בית (הכיוון הנגדי לנסיעת המערער), מאדום לאדום-צהוב ולאחר מכן לירוק.

רק בחלוף 2.2 שניות לאחר שהרמזור ליוצאים מרחוב תוסיה-כהן הופך לירוק, מתחלף מוֹפָע הרמזור להולכי רגל במעבר הח齐יה שבו חצתה המנוחה, מאדום לירוק. אז ישנו פרק זמן קצר שבו ישנו מוֹפָע אור יירוק גם להולכי הרגל החוצים את מעבר הח齐יה האמור וגם לכל הרכב הנוסעים במקביל למעבר הח齐יה, החוצים את מסלול הנסעה שבו נסע המערער ופונים שמאליה לרחוב בית, לכיוון שממנו הגיעו המערער.

כפי שקבע בית המשפט קמא, על-פי העדויות שנשמעו לפניו בנוגע לתקנית הרמזורים ובהתאם להנחיות משרד התחבורה בנוגע לקביעת תקניות רמזורים, חולף פרק זמן של כ-7-8 שניות מאז שמוֹפָע הרמזור בכיוון נסיעת המערער הפסיק לאדום, עד שהרמזור במעבר הח齐יה שבו חצתה המנוחה מתחלף לירוק. זאת כדי לאפשר את התפנות כל הרכב החולפים במעבר הח齐יה, בטרם יהפוך האור להולכי הרגל לירוק והם יחלו לעبور במעבר הח齐יה.

5. בהתאם לנתחנים האמורים, קבע בית המשפט קמא, כי התאונה הייתה בלתי נמנעת. כמובן, על-פי הנתחנים ובהתאם לחישובים המפורטים בהכרעת הדין, המנוחה החלה בחציית הכביש בעת שהמערער היה במרחק של כ-46 מטר ממנו, בעודו נושא ב מהירות של כ-60 קמ"ש. בנתחנים אלו, דרוש היה למערער מרחק של כ-47 מטר כדי לעצור (марחק הכלול את מרחק התגובה ואת מרחק הבלימה, בנתחוני מוקדם חיכוך מקובל של 0.65). כן נדרש למערער פרק זמן שהוא בין 2.75 ל-3.2 שניות, שהוא זהה לפרקי הזמן שבו הייתה המנוחה על מעבר הח齐יה (בהתאם לחישוב של מהירות חצייתה והמרחק שהטפיקה לחצotta, כאמור לעיל). לפיכך כאמור, נקבע, כי במקרה שבו נסע המערער ולנוכח שאור הנתחנים שפורטו, לא יכול היה המערער למנוע את הפגיעה במנוחה ולפיכך כאמור, המשמעות היא שההתאונה הייתה בלתי נמנעת.

6. לשלהי הדברים נסייף, כי נשלה האפשרות שהמנוחה נפגעה מרכיב אחר, או שהיא רכב שחסם למערער את האפשרות להבחן במנוחה החוצה את הכביש.

עיקרי מסקנות הכרעת הדין

7. לנוכח הממצאים העובדיים שנקבעו כאמור, קבע בית המשפט קמא כי היה על המערער לצפות את הסכנה ואת האפשרות שהולך רgel ייחה את הכביש במעבר הח齐יה, למרות העובדה שבכיוון ח齊יתו של הולך הרגל מופיע הרמזור היה אדום. כך ככל וכך על אחת כמה וכמה לנוכח העובדה שברגע חציית המערער עם רכבו את הצומת, מופיע הרמזור בכיוון נסיעתו היה צהוב. בעניין זה קבע בית המשפט קמא, כי בהתקרב המערער אל הצומת, החל האור הירוק להבהב. למרות זאת, הוא לא עצר, אלא המשיך בנסעה רצופה, כך שבעת שחלף על פני קו העשרה שלפני הצומת או סמוך לו, התחלף האור לצהוב.

ביה המשפט קמא, כאמור, הרשע את המערער בעבירה של גרים מות ברשנות, סמן את מסקנתו בראש ובראשונה על ההלכה שעל-פה, על נהג סביר, אפילו הוא נהג בתנאים מיטיבים ומושלמים, לצפות את האפשרות שיתקל בכל מני פורעניות המתרגשות לבוא על הנוסעים בדרךים ובכלל זה מגעים בכביש, מגעים ברכב או הולכי רגל שייתפרכו אל הכביש. לפיכך נקבע, כי עליו להיות מוכן לאפשרות מעין זו ולצפות את האפשרות שתתרחש (ע"פ 84/85 לייטנשטיין נ' מדינת ישראל, פ"ד מ(3) 141, 153 (1986), כבוד השופט שי נתנו להן - **ענין ליטנשטיין**).

ביה המשפט קמא הטיעם, כי ישנו איסור לחזות צומת באור צהוב, אך לעיתים ישנו קושי לעצור את הרכב מיד עם התחלף האור ברמזור ירוק לצהוב. אולם במקום שבו ישנו אור ירוק מהබב קודם לאור הצהוב, הוסיף, כי לרשות הנהג די זמן כדי לעצור קודם לחציית הצומת. לפיכך קבוע בית המשפט קמא, כי בעצם כניסה המערער אל הצומת באור צהוב, שהופיע לאחר אור ירוק מהביב, יהיה עליו לצפות סכנה אפשרית בצומת.

עם זאת הוסיף בית המשפט קמא, כי העובה שהמנוחה חצתה את מעבר הח齐ה באור אדום, מפחיתה את האחריות המוגברת החלה על נהגים כלפי הולכי רגל החוצים במעבר הח齐ה. עוד קבוע, כי חרף העובה שכאמור, הנתונים מצביעים על כך שהפגיעה במנוחה הייתה בלתי מננעת, רשלנותו של המערער התבטאה בכך שחצתה את הצומת באור צהוב, בעוד שайлוי נעצר בקו העזרה של הרמזור, הייתה נמנעת הפגיעה במנוחה. עוד קבוע בית המשפט קמא, כי חרף העובה שהמנוחה חצתה את מעבר הח齐ה באור אדום, לא היה בכך כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין רשלנות המערער לבין התאונה ותוצאותיה. כך מהטעם שכאמור, חלה על כל נהג החובה לצפות אירועים שונים העשויים להתרכש בדרכו ולפיכך, אין ברשנותו של הגורם הנפגע המעורב בתאונה (למשל, הולך הרגל), כדי לאין את רשלנותו של מי שנקבע לגביו שהתרשל בהתנהלותו (המערער).

דין והכרעה

רקע נורומי

8. לאחר שבחנו את טענות הצדדים בקפידה, הגיעו לכל מסקנה, כי בנסיבות המקירה הנדון לא רשלנותו של המערער, ככל שהיא, הייתה סיבת התאונה, אלא, למרבה הצער, רשלנותה של המנוחה. לפיכך, בנסיבות של התאונה הנדון לא יהיה זה נכון להטיל את האחריות בפלילים על שכמו של המערער. על הטעמים לכך, נעמוד עתה בקצרה.

9. אכן, חזקה علينا ההלכה משכבר הימים, שעל-פה "חוותנו הראשתונית של כל נהג ברכב היא להשיח בכל עת בנסיבות מסוימות וסבירתה המידית" (ע"פ 56/63 הלינגר נ' הייעץ המשפטי לממשלה, פ"ד י(1), 399, 401 (1964), כבוד השופט צ' ברמן). גם אין חולק על כן, שעל הנגיך דרך להיות ערני לאפשרות שסכנה תיקרא בדרכו ועליו להיות דרך ומוכן לכך. שכן, "נהג הנוהג בכביש, אפילו בתנאים האופטימאליים שתוארו, עשוי להיות בנסיבות שונים, שאף כי אין לומר שהוא עליו לצפות איזה מהם באופן ספציפי, הרי הם מהווים חלק מהטיסכנים הרגילים והנורמליים, הכרוכים בנהיגה בדרכים... נהג סביר אינו יכול, ואיןנו חייב, בכך, לצפות, שבמקום מסוים בכביש יקרה אירוע ספציפי זה או אחר כגון אלה. אך הוא חייב להביא בחשבון את האפשרות, שאירוע מסוים זה עשוי לקרות לו במהלך הנסעה" (ענין

10. בדומה, כפי שנקבע פעמים רבות, על נהג לצפות שהולך רגל המתקרב למעבר חציה, ירד אל הכביש ויחצה אותו (ראו בין השאר: ע"פ 558/97 מלניק נ' מדינת ישראל (3.8.1998), כבוד השופט ת' אור, פסקה 8; ע"פ 8827/01 שטריזנט נ' מדינת ישראל, נז(5) 506 (2003), כבוד השופט מ' חשיין (להלן - ענין שטריזנט).

אף נקבע לא אחת, כי גם התפרצויות רשלנית של הולך רגל אל הכביש ואפילו התאבדותם בקפיצה אל הכביש, אינם מנתקים את הקשר הסיבתי שבין רשלנותו של הנהג לבין תוכאת התאוננה ובלבד שבאותן סיבות חלה על הנהג חובה לצפות את הסכנה (ענין שטריזנט, פסקה 27 והפסקה המובאת שם). ההלכה בעניין זה היא אפוא, כי "מעשה רשלנות של אחר אין בו, כשלעצמו, כדי לשחרר מאחריות פלילית את מי שעשה מעשה של הפרת חובת זהירות, אשר כתוצאה ממנו נגרם נזק כאשר חיב היה לחזות מראש, כי המעשה או המחדל עשויים להזיק, וכי אדם אחר עלול להיפגע ולסבול נזק. מעשה רשלנות, ותהיה זו אף רשלנות בדרגה גבוהה של מאן-זהוא אחר, אין בו, כשלעצמו, בשל חומרתו, כדי לשחרר מאחריות אם הגורם הרשמי הראשון חיב היה לחזות מראש את מעשה הרשלנות כאמור" (ע"פ 482/83 מדינת ישראל נ' סעד, פ"ד לח(2) 533, 539 (1984), כבוד הנשיא מ' שmag. ראו גם את דברי כבוד השופט מ' בן-פורת בעמ' 542-541 (להלן - ענין סעד).

כך קבע בנושא זה כבוד השופט מ' חשיין בעניין שטריזנט (עמ' 517 (פסקה 28)): "הסדר החברתי ושיטת המשפט מניחים כי השכל הישר ידריך נהגים בניגודם לצפיה אימתי צפואה סכנה לעוברי דרך, וכך, משיעמדו על קיומה של סכנה ינקטו הנהגים אמצעי זהירות מוגברים במקום שתנאי הדרך מחייבים כי כך יעשו".

ההלכה בעניין זה היא אפוא, כי אכן, אין במעשה רשלנות של הקורבן כדי לשחרר מאחריות פלילית את מי שעשה מעשה או מחדל של הפרת חובת זהירות, אשר כתוצאה ממנו נפגע הקורבן. זאת אם היה חיב לחזות מראש, כי המעשה או המחדל שעשה עשוי להזיק, וכי אדם אחר עלול להיפגע בשל כך. אך זאת רק אם מדובר במצב שבו הגורם המזיק נהג ברשלנות ואם היה חיב לחזות מראש את מעשה הרשלנות של الآخر שנפגע (ענין סעד; ענין שטריזנט).

במילים אחרות, חרב החובה החלה על כל נהג לצפות סכנות שעשוות להתרחש בדרכו, לא כל סכנה הנקייה בדרכו של נהג אפשר לצפות, לא כל סכנה הוא חיב לצפות ולא כל סכנה שלא נצפתה והתמשה, בהכרח מגלאת על הנהג אחוריות להתרחשותה. השאלה היא אם כן, אם בנסיבות העובדות הנדונות, שעליהן עמדנו, היה על הנהג לצפות את חציית הכביש של המנוחה בnidgoן לאור אודם ברמזור להולכי הרגל במעבר החציה.

11. בפסק דין זהcir בית המשפט קמא מספר מקרים שבהם נקבעה אחוריותו של נהג בגין מות ברשלנות, או בגין חבלה, לאחר שפגע בהולך רגל שחזקה במעבר חציה, בעת שבכיוון חצייתו היה מופיע אוור אודם להולכי רגל ובעוד שבכיוון נסעת הנהג הפוגע, אוור הרמזור היה ירוק (ראו למשל: ע"פ (מחוזי ת"א) 71596/00 מדינת ישראל נ' בן-חמו (6.5.2002), כבוד השופט ד' ברילינר, בהסתמת כבוד השופטים ז' המר ונ' אחיטוב; ע"פ (מחוזי ת"א) 70925/01 מדינת ישראל נ' פז (ת"א) 10933-11-16 מדינת ישראל נ' אלמליח (גזר הדיון מיום 19.7.2018), גמר הדיון מיום 13.2.2003); גמר (ת"א) 16-11-16 מדינת ישראל נ' אלמליח (גזר הדיון מיום 19.7.2018).

כבוד השופט א' האוזרמן. נעיר כי עניין אחרון זה היה שונה, לאחר שה הנאשם הורשע גם בנהיגה בשירות).

כן הוזכרו ונמצאו עוד מקרים של הרשות נאשמים בעבירות תעבורה אחרות, לאחר שנקבע כי הגם שהולך الرجل חצה מעבר חציה מרמזר באור אדום, אין בכך כדי להסיר אחוריות מהנהג הפוגע על אף שנסע באור יロー (ראו למשל: ת"א 6696-11-01-11 מדינת ישראל נ' שבב (19.1.2012), כבוד השופטת נ' פראג-לבווא; ת"ד (ירושלים) 11-4983-1-01-מדינת ישראל נ' קרש (גזר דין מיום 20.3.2012), כבוד השופט א' טננבוים).

חלק ניכר מאותם פסקי דין שקבעו כאמור, פסקו כך בעקבות שני פסקי-דין קצרים, שניתנו בבית המשפט העליון לגבי נסיבות דומות. בرع"פ 3306/98 תנעמי נ' מדינת ישראל (14.10.1998) (כבוד השופטים ת' או, י' קדמי, י' זמיר), נדחתה בקשה רשות ערעור בעניין הרשותה בעבירות גרימת מוות ברשלנות (בשוונה מעבירת הפקלה אחורי פגיעה, שהערעור בעניינה התקבל), לאחר שנקבע כי "... המבקש גם לא בלם את רכבו במועד. גם אם רבעציה רשלנות לפתחו של המנוח שחיצה את מעבר החציה באור אדום ובכך התחשל, וגם אם בכיוון נסיעתו של המבקש היה ברמזר או יロー, הייתה זו התרשלות מצדיו כשהלא ראה את המנוח במועד ולא נקט בצעדים המתאימים למניעת התאונה". בדומה, בעניין רע"פ 10460/07 יושוע נ' מדינת ישראל (17.12.2007), נדחתה בקשה רשות ערעור בעניין עונשו של המבקש, אשר הורשע "על-פי הودאותו, אולם נוכח רשלנותה של המנוחה [הולכת רגל] אשר לא צייתה לאור אדום ברמזר, נגזר לו עונש קל יחסית".

12. אולם לצד פסקי הדין הנזכרים ישנם מקרים רבים שבהם נקבע כי בנסיבות שבهم הולך רגל נפגע, או נהרג, לאחר שחיצה את הכביש בנגדו לרמזר אדום במעבר חציה או בנסיבות מסוכנות דומות, אין להטיל את האשמה על הנהג שפגע בו, שנסע בעת שכיוון נסיעתו אוור הרמזר היה יロー ואף אין להרשייע בעבירה של גרימת מוות ברשלנות. כך בין היתר, נקבע במקרים הבאים:

בע"פ (מחוזי ת"א) 70608/04 מור נ' מדינת ישראל (13.1.2015) (להלן - عنيין מוש), התקבל ערעורו של המערער ברוב דעתות (כבוד השופט ז' המר, שאליו הצליפה כבוד השופט י' שיצר נגד דעתה החולקת של כבוד השופט ד' ברילינר), ובהתאם לכך זוכה מעבירה של גרימת מוותה ברשלנות של הולכת רגל שחצתה כביש מסוכנת. כך בין השאר נקבע לעניין הנדון בפסק דיןה של כבוד השופט י' שיצר:

"יאמר בראש ובראשונה כי הערך של חי אדם יקר לכל, אך עדין אין בחוק אחוריות אבסולוטית של נהג לתאונת בה נג'ם. לא בכל מקרה של תאונה קטלנית הנהג הוא בהכרח הגורם העיקרי לתאונת. לרוב הצער, גם הולכי רגל בלתי זיהירים הם גורם לא מבוטל שאין להתעלם ממנו, ולא בכלל מקרה, הנהג, ولو גם זההיר, יכול למנוע את התוצאות של התנהגות הולך רגל.

המלחמה בתאונות הדרכים מחייבת להזכיר כי הכביש אינו ממלכתו הבלעדית של הולך רגל. הוא נדרש לתנועה זורמת של כל רכב, ושימושם של הולכי רגל בכביש (מקום בו יש מדריכה) הוא רק לצורך חציה בטוחה.

חוובות המוגברות של נהג כלפי הולך רגל מתקיימות במעבר חציה, כאמור בסעיף 67

لتיקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (...). אלה דאגו לאפשר להולכי רגל ח齐ה בטוחה, וכן צריך כל נגג לצפות בהתקרבו למעבר ח齊ה כי יעשה בו שימוש על ידי הולכי רגל... יש ורשלנות הולך הרגל כה גדולה, עד שהיא מונתקת את הקשר הסיבתי, יש והנסיבות מצביעות על כך שההתאונה הייתה בלתי נמנעת".

עוד הדגש בית המשפט (כבוד השופט י' שיצר) שם:

"... זכויותיה כהולכת רגל אין עדיפות ואין מוחלטת והוראות התקנות הנ"ל מחייבות. זאת ועוד, גם אם המערער היה מבחין במנוחה, ספק בעיני אם צריך היה לנחש כי תרד לביס שפטאותיות (לא מדובר בלבדה או באיזור משחקי ילדים). אם לא תאמר כן, משמעות הדבר הטלת חובה עצירה מוחלטת על הנגג, כל אימת שהוא מבחין בהולך רגל על המדרכה. זהה חובה מרחיקת לכת שמשמעותה לא רק פגיעה בתנועה החורמת, אלא אולי שיתוקה. תוצאה זו היא בלתי מעשית ואני מתיאשבת עם "יעוד הכביש לנסיעת כלי רכב, והՃרכה להולכי רגל. על ח齊ת כבישים צריכים לחול כלליים ברורים, כפי שבאים לידי ביטוי בחוק ובתקנות".

13. דברים דומים אמר בית המשפט בעניין ת"פ (מחוזי חיפה) 240/02 מדינת ישראל נ' יצחק (21.4.20104) (כבוד השופט ר' שפירא) (להלן - ענין יצחק), בהכרעת דין שבה זיכה נאשם מעבירות הריגה וגם מהרשעה חלופית בעבירה של גרים מות ברשנות. באותו עניין דובר בפגיעה בהולך רגל שזכה מעבר ח齊ה בנגד לאור אדום ונפטר כתוצאה מפגיעה רכבה של הנאשם. כאמור שם:

"בנסיבות המקרה שבפני סבור אני כי גם אם צריך נגג לצפות אפשרות שהולכי רגל יחצו מעבר ח齊ה בנגד לרמזו, הרי שבמקרה זה כשהצומת מרומזרת [כך במקור], רשיי הנגג להניח כי הולכי הרגל מציתים לרמזו ובהתאם גם מידת הציפיות להולך רגל המפר את הוראות הרמזו צריכה להיות פחותה מזו שבצומת ללא רמזו".

דוגמאות נוספות לזכוי נאשמים בנסיבות דומות הן בין השאר, שני פסקי הדין הבאים, שבהם זכו נאשמים שהואשמו בجرائم חבלה חמורה להולך רגל שזכה מעבר ח齊ה בנגד לרמזו אדום:

ת"ד (חדרה) 5285-07-13 מדינת ישראל נ' הרשקובי (6.6.2016) (כבוד השופט ט' תדמור-זמיר). בהכרעת דין המזיכה את הנאשם, קבע בית המשפט, כי "... לא חלה על הנאשם חובה זהירות המוגברת ולא היה עליו לצפות כי עת הוא נושא בכביש ביןעירוני, מקום בו המהירות המותרת היא 90 קמ"ש, בmph, בmph, באור יירוק מלא ברמזו בנתיב נסיעתו, יקפוץ לכביש הולך רגל כשהואר מעבר הח齊ה הינו אדום".

ת"ד (ת"א) 9462-08-13 **מדינת ישראל נ' אלסיבון** (16.7.2015) (כבוד השופט ע' נהרי). גם בעניין זה זוכה הנאשם, לאחר שבית המשפט קבע בין היתר, כאמור:

"ויזכר שוב: אין מדובר בהתקבות למעבר ח齐ה בלתי מרומזר, אלא למעבר ח齐ה מרומזר וכאשר לכל הרכב אויר ירוק ואילו להולכי רגל או אדם.

איןני סבור... כי בסיטואציה שכזו נדרש הנג לבлом בשעה שאין הוא רואה כל גורם המצריך בלימה וזאת אך ורק כדי לקדם פניהם סכנה בלתי נראהית מבחןתו. כאמור, שונות מבחינת צפויות פניהם סיטואציה בהתקבות הנג למעבר ח齐ה לא מרומזר - בו בכל עת יש לצפות לקיום הולך רגלי - לבן התקבות הנג, עם כל רכב אחרים נוספים, בנסיבות סבירה, למעבר ח齐ה מרומזר בו נאסרת אותה שעה ח齊ית הולכי רגל.

וידגוש שוב: גם למעבר ח齐ה מרומזר כאשר יש אויר אדם להולכי רגל, נדרשת זהירות וצפיפות מצד הנג, אך לא דומה היא מטבעה לצפויות למעבר ח齐ה לא מרומזר או למעבר ח齐ה שבו יש אויר ירוק משותף להולכי רגל ולכל הרכב".

14. כפי שעמד על כך בית המשפט בעניין **מוב**, גם על הולך הרגל מוטלות חובות ובוודאי שכך על הולך רגל מבוגר. כך בין היתר, על הולכי רגל לצית לרמזו להולכי רגל (תמרור מס' 718 (רמזו אדום להולכי רגל) ותמרור מס' 719 (תמרור ירוק להולכי רגל) בתוספת של הודעת התעבורה (קביעת לוח תמרורים), התשע"א-2010 (להלן - **לוח התמרורים**)).

בנוסף לכך, ישנן הוראות מפורשות המורות להולכי רגל בין היתר את ההוראות הבאות: תקנה 110(א) בתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן - **תקנות התעבורה**), קובעת כי "לא יחצה אדם כביש, אלא לאחר שבדק את מצב התנועה בו ונוכח שאפשר לחצותו בטיחות".

כן נקבע בתקנה 111 בתקנות התעבורה, כאמור: "לא ירד הולך רגל ממדרכה או ממקום מבטחים אחר שבדרך באופן פתאומי או מבלתי שנקט בזיהירות מספקת, בשעה שרכב מתקרב אליו, מרחוק שאין סיפק בידי נהג הרכב לעצור את הרכב כדי למנוע תאונה".

מהכלל לעניינו

15. כפי שעמדנו על כך עת נדרשנו לעובדות, המערער נסע במהירות של כ-60 קמ"ש. בהתקבבו אל הצומת החל האור הירוק שבכיוון נסיעתו להבhab, ובעת ח齊ית קו העצירה של הצומת, כבר דלק אוור צהוב ברמזו שבכיוון נסיעתו. המערער המשיך בנסיעה וחצה את הצומת, שבסופה פגע במנוחה שחצתה את מעבר הח齐ה בעוד הרמזו של הולכי הרגל במקום ח齊יתה את הכביש, היה אדם.

על-פי נתוני פעילות הרמזורים בצומת, שעלייהם עמדנו, לא מדובר במצב שבו המנוחה הchallenge את חציית הכביש באור יירוק, שהתחלף לאדום. מופע הרמזור במקום החציה היה אדום במשך קרוב למשך קודם שחצתה את הכביש. בכלל מקרים, הרמזור להולכי הרגל התחלף לירוק רק כ-7-8 שניות לאחר שבכיוון נסעה המערער מופע הרמזור לכלי הרכב השתנה לאדום.

מסקנת הדברים בהיבט העובדתי היא, כי אפילו היה המערער מגיע אל קו הצומת באור צהוב והוא חוצה את הצומת באור אדום, עדין במקום שבו המנוחה חצתה את מעבר החציה, האור ברמזור להולכי הרגל היה אדום עוד פרק זמן של כ-7-8 שניות.

16. ככל שהדברים אמורים בהתנהלות המערער, הרי שלא ניתן לומר שנג שלא כדי בכך שנסע במצב של אור יירוק מהבhab, גם אם הכלל, מוטב, רצוי ונכון שלא לעשות כן. שכן, מצד הדיון, הוראת מופע יירוק מהבhab ברמזור זהה להוראה של מופע יירוק רצוף ברמזור.

על-פי הוראת לוח התמרורים, הוראת אור יירוק ברמזור והוראותו של אור יירוק מהבhab (תמרור מס' 703 בלוח התמרורים), היא זו:

"אור יירוק: התקדם. מותר לנסוע ישר, ימינה, שמאלה או פרסה אלא אם תמרור הוריה המורכב מעל לרמזור מורה אחרת. אם מופיע אור יירוק מהבhab - האור הירוק מסתים ועומד להופיע האור הצהוב 705 ...".

cidou, אור יירוק מהבhab אינו קיים בכל הרמזורים, אלא בדרך כלל נהוג להסדיר אותו באותו רמזוריים שבהם ישנו מופע יירוק ממשר ובדרך כלל בדרכים מהירות או בכבישים שבהם הנסעה יחסית מהירה. תכליות של האור הירוק מהבhab היא מעין "שירות לנמה", שנועד לידע אותו על כך שעוד מעט יסתים מופע האור הירוק ובכך למנוע מצב שבו במקום שבו הנסעה מהירה, הנהג יופגע מהתחלפות האור הירוק לצהוב. מעבר לכך, דינו של אור יירוק מהבhab כדינו של אור יירוק רצוף.

הוראותו של אור צהוב ברמזור (תמרור מס' 705 בלוח התמרורים), קובעת כי עם הופעת האור הצהוב על הנהג לעצור, אך אם לא ניתן לעצור, יש להשלים את מעבר הצומת ולפנותו מיד. זו לשון ההוראה:

"אור צהוב: עצור כאמור ב-701 [אור אדום]. אם אין יכול לעצור לפני הצומת בבטחה או שנכנסת אליו, השלים את מעבר הצומת ופנוה מיד כאמור ב-703 [אור יירוק] או 704 [חץ יירוק לכל רכב]".

כפי שכבר עמדנו על כך, תכנית רמזוריים תקנית - כפי שהיא במקרה הנדון - מותירה מספר שניות בין הזמן שבו מתחלף

מוֹפֵע הרמזור של כל הרכב החולפים על פני מעבר החזיה, מצהוב לאדום, לבן הזמן שבו מופיע אויר יירוק להולכי הרגל החוצים את מעבר החזיה. זאת כדי לאפשר את התפנות כל הרכב מעבר החזיה ומונעת מצב שבו עדין יהיו כל רכב על מעבר החזיה בעת שהולכי הרגל מתחילהם לעובר.

17. כאמור, המערער התקרוב אל הצומת במצב שבו בכוון נסיעתו היה אויר יירוק (אם היה מהבhab), וחלף על פניו קזו העכירה של הצומת באור צהוב. אך כאמור, הוא רשאי היה להשלים את מעבר הצומת ולפנותו מיד. זאת במיוחד בעוד שבפועל גם בפרק זמן זה, האור במעבר החזיה שבו חצתה המנוחה היה אדום ממש עוד שניות ארוכות.

הדברים אמורים במיוחד לנוכח העובדה שהכבש שבו נסע המערער, רחוב בית, הוא כבש שבו הנסעה יחסית מהירה והוא אינו מצוי בתחום איזור מגורים או שטח בניו, אלא זהו כביש שלכל אורכו אין בו מבנים כלשהם שהמעבר אליו הוא מרוחק זה.

בנסיבות המתוארות, אין לומר שהוא על המערער לצפות מעבר של הולך רגל, שיחצה את הכביש בנגדו לאור אדום ברמזור של מעבר החזיה. לעניין זה נזכיר שוב, כי כמושבר לעיל, התאונה הייתה בלתי נמנעת במובן זה, שכן טענה כי בשלב שבו המערער יכול היה להבחין במנוחה, הוא אף יכול היה להספיק לבلوم את רכבו ובכך להימנע מפגיעה בה. בכל מקרה, כפי שעולה מהממצאים העובדיים במקורה הנדוון, אין קשר סיבתי בין הסיכון שיצרה המנוחה, בכך שחצתה בנגדו לאור אדום ברמזור של הולכי הרגל לבין נסיעת המערער, שבעת חציית קזו הצומת, הפרק מופיע האור בرمזור שכיוון נסיעתו מירוק מהבhab לצהוב.

18. כפי שנקבע לעניין זה בין השאר, בפסקה הנזכרת, גם להולכי הרגל ישן חובות ומגנד, לא ניתן להחיל על נהגים אחריות מוחלטת ללא גבולות. כאמור בעניין צחקה, במקום שבו מדובר בצומת שבו ישנו רמזור, "רשיין הנגה להניח כי הולכי הרגל מצוירים לרמזור בהתאם גם מידת הציפיות להולך רגל המפר את הוראות הרמזור צריכה להיות פחותה מזו שבצומת ללא רמזור".

כן גם, כפי שנקבע בעניין מוב, "עדין אין בחוק אחריות אבסולוטית של נהג לתאונת בה נג זם... למרבה הצער, גם הולכי רגל בלתי זהירים הם גורם לא מבוטל שאון להתעלם מהם, ולא בכלל מקרה, הנהג, ولو גם הזהיר, יכול למנוע את התוצאות של התנהגות הולך הרגל". כמו כן, יש לציין, כי שימוש של הולכי הרגל בכביש נועד, כאמור שם, "רק לצורך ח齐יה בטוחה". למרבה הצער, "יש ורשות הולך הרגל כה גדולה, עד שהוא מנתקת את הקשר הסיבתי".

19. סיכום הדברים הוא אפוא, שלמרבה הצער, המנוחה נהגה בrelsנות רבתית בכך שחשכה את מעבר החזיה בנגדו לרמזור אדום, בכביש רחב יחסית שהנסעה בו גם יחסית מהירה (על-פי עדות המובאת בהכרעת הדיין, עוד קודם לכן, חצתה בחוסר זיהירות את רחוב תושיה-כהן). במצב זה, אפילו נהג המערער באופן רשלני, הרי שדרך התנהלותה של המנוחה אינם בגדר מעשה שניין לומר עליו שחויה לצפות את התרחשויות. בהתנהלות המנוחה היה כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין המעשה הרשלני של המערער, ככל שהיא, לבין התוצאה המצערת, של הפגיעה במנוחה ופיטירתה כתוצאה מכך.

בכל מקרה כאמור, בנסיבות המתוירות לא ניתן להטיל אחראית לגרימת מוות המנוחה על המערער. שכן, "אם לא תאמר כן, משמעות הדבר הטלת חובת עצירה מוחלטת על הנהג, כל אימת שהוא מבחין בהולך רgel על המדרכה" (ענין מזור), אפילו להולך הרجل רמזור אדום במעבר החציה. "זהו חובה מרחיקת לכת שמשמעותה לא רק פגעה בתנועה הזרמת, אלא אולי שיטוקה. תוכאה צזו היא בלתי מעשית ואינה מתישבת עם ייעוד הכביש לנסיעת כל רכב, והמדרכה להולכי רgel. על ח齊ת כבישים צריכים לחול כלליים ברורים, כפי שבאים לידי ביטוי בחוק ובתקנות" (שם).

שתי העורות לפני סיום

20. העורה ראשונה, לענין סעיף העבירה: בהכרעת הדיון הורשע המערער בעבירה של גרים מוות בrelsנות עקב תאונות דרכים, לפי סעיף 304 בחוק העונשין, התשל"ז-1977, בעוד שבכתב האישום צוינה העבירה של גרים מוות בנהיגה רשלנית, לפי סעיף 64 בפקודת התעבורה (נוסח חדש), התשכ"ב-1961. זאת בהתאם להנחיית פרקליט המדינה - מדיניות התביעה בהעמדה לדין וענישה בעבירות של גרים מוות בתאונות (הנחה מס' 2.1, עדכון אחרון מיום 1.1.2017) (להלן - **הנחיית פרקליט המדינה**). בהנחה זו אומצה קביעת בית המשפט העליון שלפיה, במקרה של אישום בגרים מוות בrelsנות תוך כדי שימוש ברכב, יש לבסס את האשמה על הוראת סעיף 64 בפקודת התעבורה בלבד. שכן מדובר ב" Hebira מיוחדת ועצמאית של גרים מוות בrelsנות תוך כדי שימוש ברכב, שהיא שונה מן העבירה הבסיסית של גרים מוות הקבועה בסעיף 304 לחוק העונשין" (בש"פ 7027/01 פלונית נ' מדינת ישראל, נ(1) 659, 663 ו-666 (2001), כבוד השופט א' מצא (פסקאות 3 ו-6). דומה אפוא, כי יש לתת את הדעת לענין זה ומכל מקום, לעבירה שעל-פה מואשם הנאשם בכתב האישום.

21. העורה שנייה, לענין העמדה לדין בעבירות של גרים מוות בrelsנות תוך שימוש ברכב במקרים גבוליים: הנחיית פרקליט המדינה המעודכנת להיום, אינה כוללת הנחה באשר לשאלת העמדה לדין במקרים גבוליים. דומה כי במקרים דוגמת המקרה הנדון, מוטב היה אילו מלכתחילה הייתה נסקלה אפשרות להימנע מהעמדה לדין ומהגשת כתב האישום.

סיכום ותוצאה

22. מכל הטעמים האמורים, מצאנו כי יש לבטל את פסק דיןו של בית המשפט קמא בכל הנוגע להרשעת המערער בעבירה של גרים מוות בrelsנות.

המעערר מזוכה מה Hebira של גרים מוות בrelsנות ובהתאם לכך, מבוטל גם גזר הדיון.

עם זאת, הרשעת המערער בעבירה של נהגה ללא פוליסת ביטוח בת תוקף (בנגוד לסעיף 2(ב) בפקודת ביטוח רכב מנוני, התש"ל-1970), עומדת בעינה.

בשל עבירה זו ישלם המערער קנס בסך 1,500 ל' תוך שלושים يوم ממועד מתן פסק דין זה. שובר לתשלום הקנס ינתן בבית משפט השلوم לתעבורה בירושלים, בהתאם לנוהלו. בעת שkeitת עונש זה נshallה הפסילה המנהלית שהושתה על המערער בעקבות מעורבותו בתאונת.

.23. בהסכמה הצדדים, פסק הדין ניתן בהיעדרם. המזיכרות תמציא העתקים מפסק הדין אל בא-כח הצדדים.

ניתן היום, ח' בתמוז התשע"ט, 11 ביולי 2019, בהעדר.

רם וינוגרד, שופט שושנה ליבוביץ, שופטת תמר בר-אשר, שופטת