

ת"ד 4324/11/17 - מדינת ישראל נגד אהד אברהם לנדאו

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

ת"ד 4324-11-17 מדינת ישראל נ' לנדאו
בפני כבוד השופט, סגן הנשיא נאיל מהנא

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

אהד אברהם לנדאו
ע"י ב"כ עו"ד יוני שניאור

הנאשם

הכרעת דין

1. החלטתי לזכות את הנאשם מהעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.
2. עסקינן בתאונת דרכים בה רכב הנאשם פגע בהולך רגל בעת שחצה את הכביש בסמוך למעבר חציה.

האשמה ומהלך הדין

3. כתב האישום מייחס לנאשם את העבירות הבאות:
נהיגה בקלות ראש, עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (להלן: "פקודת התעבורה") יחד עם סעיף 40 לפקודת התעבורה;
אי מתן אפשרות להולך רגל להשלים מעבר חציה בבטחה, עבירה לפי תקנה 67(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1964 (להלן: "תקנות התעבורה");
גרימת חבלה של ממש, עבירה לפי סעיף 38 לפקודת התעבורה;
התנהגות הגורמת נזק, עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה.
על פי המתואר בכתב האישום, בתאריך 26.01.17 בסמוך לשעה 20:40, נהג הנאשם ברכב ברחוב פארן בירושלים לכיוון מעבר המתלה.

בכיוון נסיעת הנאשם מוצב בהמשך הדרך מעבר חצייה, שלפניו מוצב תמרור 306 [תן זכות קדימה להולכי רגל החוצים].

באותה שעה החל הולך הרגל יוסף חמוז (להלן: "**הולך הרגל**") לחצות את הכביש בסמוך מאוד למעבר החציה. הנאשם נהג בחוסר זהירות בכך שלא האט עד כדי עצירה בהתקרבו למעבר החציה, לא הבחין מבעוד מועד בהולך הרגל, לא אפשר לו לסיים את חציית מעבר החצייה בבטחה וגרם לתאונה בה נפגע הולך הרגל. כתוצאה מהתאונה נחבל הולך הרגל חבלות של ממש (שבר בגולגולת, שברים באגן ופגיעות נוספות ואושפז למשך מספר חודשים) ורכבו של הנאשם ניזק.

התשובה לאישום

4. בתשובתו לאישום, הודה הנאשם באירוע התאונה אולם כפר באחריות לתאונה. לטענתו הוא לא נהג בחוסר זהירות או בקלות ראש וכי התאונה הייתה בלתי נמנעת.

הראיות

5. הדיון נקבע לשמיעת הראיות בפניי.

מטעם המאשימה העידו העדים הבאים: **דן ליטבינוב**, מתנדב במשטרה בתפקיד סייר, אשר הגיע למקום התאונה וערך דוח פעולה (ת/1); **פקח ניר פנחס**, קצין בוחנים באת"ן, אשר ערך דוח בוחן (ת/2), סקיצה (ת/3), תצ"א (ת/5), מזכר (ת/5) וגבה עדות מהנאשם (ת/6) (להלן: "**הבוחן המשטרתי**"). עוד הגישה המאשימה הודעה שנגבתה מהנפגע (ת/7).

הבוחן העיד כי מדובר בתיק הצמדה וכי הוא הגיע לזירת התאונה לאחר כ- 3 ימים ממועד התרחשותה. בהתאם לעדותו הוא התייחס בחוות דעתו לנתונים שהיו בפניו במועד ההצבעה.

מטעם הנאשם העיד הנאשם בעצמו.

גדר המחלוקת

6. אין מחלוקת כי התאונה ארעה שלא על מעבר החצייה אלא במקום הסמוך לו.

7. אין גם חולק כי המהירות המכסימלית המותרת בכביש היא 50 קמ"ש, וכי הנאשם נהג במהירות שאינה עולה על מהירות זו.

8. כולם מסכימים כי התאונה ארעה בשעה 20:40 ומזג האוויר היה גשום.

9. עיקר המחלוקת בין הצדדים נוגעת לשאלה האם התאונה הייתה נמנעת כטענת המאשימה או שהיא בלתי נמנעת כטענת הנאשם. **לטענת המאשימה**, הולך הרגל חצה בסמוך למעבר החצייה אולם הנאשם לא מילא את חובתו להאט את מהירות נסיעתו עד כדי עצירה וזאת בהתקרבו למעבר חצייה ולא נתן זכות

קדימה להולך הרגל. **לטענת ההגנה**, הולך הרגל חצה את הכביש שלא במעבר החצייה, והנאשם לא יכול היה להבחין בו ולמרות שעשה כל שלאל ידו, לא היה ביכולתו, בנסיבות שנוצרו, למנוע את התאונה.

דין והכרעה

10. כבר עתה אציין כי לאחר שבחנתי את חומר הראיות, שמעתי את עדותו של הבוחן המשטרתי ועיינתי בחוות דעתו, הגעתי למסקנה כי גם על פי ממצאי הבוחן המשטרתי עצמו לא ניתן לקבוע ברמה שמעבר לכל ספק סביר כי התאונה הייתה נמנעת וכי הנאשם גרם בהתנהגותו להתרחשות התאונה.

11. אין מחלוקת כי בכיוון נסיעת הנאשם ישנו מעבר חצייה. בנוסף, אין מחלוקת כי התאונה ארעה שלא על מעבר החצייה.

12. יחד עם זאת, יש לבדוק האם היה בהתנהגות הנאשם משום רשלנות או חוסר זהירות שגרמו לאירוע התאונה.

13. חובתו של נהג המתקרב למעבר חצייה מעוגנת בתקנה 52(6) לתקנות התעבורה אשר קובעת כי עליו להאט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו.

תקנה 67 לתקנות התעבורה קובעת כי **"נוהג רכב המתקרב למעבר חצייה, והולכי רגל חוצים במעבר, יאפשר להם להשלים את החצייה בבטחה ואם יש צורך בכך יעצור את רכבו לשם כך"**.

14. בית המשפט העליון קבע מהי חובת הצפיות המוטלת על נהג בהתקרבו למעבר חצייה:

"מהן הנסיבות להן צריך נהג רכב ליתן דעתו בהתקרבו 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 ייטול 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" (ע"פ 558/97 מלניק נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 03.05.98) (להלן: **"פס"ד מלניק"**)).

15. בית המשפט העליון חזר על חובת הצפיות המוטלת על נהג והחובה להאט את מהירות נסיעתו בהתקרבו למעבר חצייה בקבעו כי:

"מתקין התקנות צפה אפוא סכנה האורבת להולכירגל במעברי חצייה, ועל־כן מצא להטיל על נהג הרכב חובה להאט את מהירות נסיעתו, ועל־פי הנדרש אף לעצור את רכבו, כדי לאפשר להולכי רגל להשלים בבטחה חצייתו של מעבר חצייה. אכן, הדעת נותנת כי על נוהגים ברכב המתקרבים למעבר חצייה שומה עליהם לצפות הימצאותם של הולכי רגל במעבר החצייה - או הולכי רגל העומדים לעלות על מעבר החצייה - ולנקוט אמצעי זהירות ראויים למנוע פגיעה בהם" (ע"פ 8827/01 שטרייזנט נ' מדינת ישראל, פ"ד נז(5) 506).

16. באותה פרשה קבע בית המשפט העליון כי נהג רכב המתקרב למעבר חצייה חייב ליתן דעתו אף על אפשרות של התנהגות רשלנית מצדו של הולך הרגל ולצפות אותה. חובה זו קיימת לא אך במצב שבו עומד הולך הרגל על סף מעבר החצייה, פניו אל עבר הכביש, והתנהגותו מבטאת כוונה לחצות את הכביש. חובה זו קיימת גם במצב שבו מתעורר ספק אם אדם הנמצא בסמוך למעבר החצייה מבקש לחצות את הכביש אם לאו.

17. חובת הצפיות קיימת גם כאשר הנעשה על המדרכה ליד מעבר החצייה מוסתר מעיניו של הנהג. על נהג מוטלת חובה לצפות אפשרות שהולכי רגל שאינם נראים ירדו אל מעבר החצייה, ועליו לנהוג בזהירות עד כדי עצירה לפני מעבר החצייה (ראו: בש"פ 6616/99 **בר נוף נ' מדינת ישראל** (פורסם בתקדין, 06.10.99).

18. חובה זו קיימת גם כאשר מקצת מעבר החצייה מוסתר מעיניו של הנהג: בין בשל רכב החונה ליד מעבר החצייה, בין בשל כלי רכב אחרים הנוסעים לפניו והמונעים ממנו לראות את הנעשה במעבר החצייה ובין מכל סיבה אחרת. על הנהג מוטלת חובה לצפות כי באותו "שטח מת" שנוצר במעבר החצייה עשוי להימצא הולך רגל - הולך רגל המניח כי נהגים המתקרבים למעבר החצייה יכלכלו את נסיעתם כך שלא יפגעו בו ויאפשרו לו להשלים בשלום את חציית המעבר (ראו גם: רע"פ 925/92 **גור נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 31.03.92)).

19. יחד עם זאת, יש להדגיש כי אחריות נהג המתקרב למעבר חצייה אינה אחריות מוחלטת. כך נקבע בבג"צ 8150/13 **דליה כרסנטי נ' פרקליטות המדינה המחלקה הפלילית** (פורסם בנבו, 06.08.14):

"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, על-פי הפסיקה, חובה לצפות, במידה זו או אחרת, את האפשרות כי הולך הרגל עלול להתרשל - כך במיוחד כלפי קבוצות אוכלוסיה ממוקדות כגון ילדים וקשישים. כלשון תקנה 52(6) לתקנות התעבורה התשכ"א-1961: "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... (6) בהתקרבו למעבר חצייה". הכלל השני הוא כי האחריות אינה מוחלטת. אין עסקינן באחריות קפידה. העבירה היא גרם מוות ברשלנות. טרם מורשע נאשם בעבירה כזו, על התביעה להוכיח שלשה מרכיבים: התרשלנות, גרימת מוות, וקשר סיבתי משפטי ועובדתי ביניהן".

אמנם בפסקי הדין הנ"ל מדובר היה על תאונת דרכים קטלנית אולם אותם עקרונות שבאים להבטיח נהיגה זהירה חלים גם על תאונת נזק לגוף או לרכוש כאחד.

לאמור, על התביעה להוכיח שלושה מרכיבים עיקריים על מנת לקבוע אחריותו של הנאשם: התרשלנות, גרימת התוצאה (נזק או מוות) וקשר סיבתי משפטי ועובדתי ביניהן.

20. על מנת להכריע בשאלה אם הייתה התרשלנות מצד הנאשם יש לבחון כיצד אירעה התאונה והאם

בנסיבות העניין, ניתן היה למנוע אותה.

כיצד ארעה התאונה

21. הנאשם נסע ברחוב פארן בירושלים לכיוון מעבר המתלה, כביש דו סטרי בו נתיב נסיעה אחד לכל כיוון- לא נראה קו הפרדה המפריד בין הנתיבים.
22. בהתאם לדוח הבוחן מדובר בדרך עירונית בה המהירות המרבית המותרת 50 קמ"ש ללא תמרורי מהירות מיוחדת.
23. עוד עולה מדוח הבוחן כי תמרורי 306 [תן זכות קדימה להולכי רגל החוצים] מוצבים משתי צדי הכביש ונראים ברורים היטב לעין, וכי מעבר החצייה "דהוי" מסומן על פני הכביש. עוד עולה כי במקום יש מעקה בטיחות בצידי מעבר החצייה וכי הולך הרגל חצה משמאל לימין.
24. על פי דוח הבוחן כאמור בסמוך למעבר החצייה ישנו מעקה בטיחות בצידי מעבר החצייה- כפי שניתן לראות בתמונות. לא הובאה כל ראיה לגבי אורך המעקה, אולם ניתן להבחין כי הוא מותיר פתח למעבר הולכי רגל רק בשטח מעבר החצייה.
25. הבוחן המשטרתי ציין כי על פי מה שמסר הנאשם בעת עריכת ההצבעה, הולך הרגל חצה את הכביש 1 מטר לאחר מעבר החצייה בכיוון נסיעתו.

שדה הראיה

26. הבוחן המשטרתי ציין כי אינו מקבל את גרסת הנאשם לפיה הוא לא יכול היה להבחין בהולך הרגל וזאת לטענתו גם אם היה רכב במסלול הנגדי שחסם את שדה ראייתו.
27. לטענת הבוחן מדובר בעבירת התנהגות, בהתקרבו למעבר החצייה היה על הנאשם להגיע עד למצב של עצירה ולפתוח את שדה הראיה גם בעיכוב או המתנה שהרכב מצד שמאל בכיוון הנגדי יתקדם ורק לאחר מכן יוודא שמעבר החצייה פנוי וימשיך בנסיעה.
28. התאונה התרחשה כאמור בשעה 20:40 ועל פי דוח הפעולה של הסייר שהגיע למקום, מזג האוויר היה גשום, שעת לילה ותאורת הרחוב פעלה.
29. הבוחן המשטרתי ערך ניסוי שדה ראיה במקום התאונה, כשלושה ימים לאחר התרחשותה, ועל פי הדו"ח שערך בשעת המבחן מזג האוויר היה נאה והראות טובה ותאורת הרחוב תקינה. כלומר בעת ניסוי שדה הראיה נלקחו תנאים אופטימליים שהם לרעת הנאשם שאינם משקפים את המצב בעת אירוע התאונה.
30. על פי ממצאי הבוחן בכיוון נסיעת הנאשם מוצבים תמרורי 306 תקינים משני צידי מעבר החצייה. ניתן לראות את התמרורים ללא קושי ממרחק של 63 מטרים. עוד ציין הבוחן המשטרתי כי ניתן לראות את מעבר החצייה (למרות שהוא דהוי) ממרחק של 37 מטרים. בנוסף, ציין הבוחן המשטרתי כי ניתן לראות את הולך הרגל (שעומד על המדרכה לפני חצייה) ממרחק של 37 מטרים. כלומר לא קיימת בעיה כלשהי בשדה

הראיה - כך על פי חו"ד הבוחן.

האם מדובר בתאונה נמנעת

31. בהתייחסו לטענת הנאשם כי רכב חולף בנתיב הנגדי הסתיר לו את הולך הרגל ציין הבוחן כי היה על הנאשם להגיע עד למצב של עצירה ולוודא כי מעבר החציה פנוי טרם המשיך בנסיעתו ובכך לתת זכות קדימה להולך הרגל.
32. כאן המקום לציין כי הבוחן המשטרתי הגיע למסקנה כי התאונה הייתה נמנעת במהירות של 4.35 קמ"ש. כלומר מהירות שהינה למעשה שואפת למהירות איטית ביותר עד כדי עצירה. אולם התברר כי חישוביו של הבוחן אינם מדויקים באופן המקפח את הנאשם עוד יותר כפי שיוסבר להלן. בעדותו בבית המשפט אישר הבוחן כי החישובים נערכו על פי מקדם חיכוך של 0.7 שכן הוא לא לקח בחשבון כי ירד גשם במועד התאונה ואישר כי אם נתון זה היה ידוע לו אזי היה מבצע את החישוב על פי מקדם חיכוך של 0.5 **"אם אני מייחס מקדם חיכוך של 0.5 אז בטח ובטח התאונה בלתי נמנעת"** (עמ' 7, ש' 23-24).
33. כאשר נשאל הבוחן לגבי המהירות במקדם חיכוך זה כלומר אם הוא הגיע למסקנה כי התאונה הייתה נמנעת במהירות של 4.35 קמ"ש לפי מקדם חיכוך של 0.7 אזי מהי המהירות שבה התאונה הייתה נמנעת במקדם חיכוך של 0.5 והשיב **"3 קמ"ש פחות"** (עמ' 8, ש' 6-10) קרי; **במהירות של 1.35 קמ"ש**.
34. הנה כי כן בהתאם לעדות הבוחן התאונה הייתה נמנעת במידה והנאשם היה נוסע במהירות של 1.35 קמ"ש קרי; היה כמעט במצב של עצירה מוחלטת טרם מעבר החציה. בנסיבות האמורות לא ניתן לטעמי לקבוע כי הייתה התרשלות מצד הנאשם וכי לא ניתן לטעמי לקבוע כי הוא גרם בהתנהגותו להתרחשות התאונה.
35. קיים לדעתי ספק שמא התאונה הייתה בלתי נמנעת. השחזורים נערכו מבלי שהבוחן לקח בחשבון את נתאי מזג האוויר והעובדה כי היה גשום בשעת לילה וכי מעבר החציה על פי דוח הבוחן "דהוי". הבוחן המשטרתי העיד כי משהתבררו לו נתוני מזג האוויר אזי מסקנתו הינה כי במידה והנאשם היה מגיע במהירות של 1.35 קמ"ש אזי היה מונע את התאונה.
36. בשים לב לאמור לעיל, לעובדה שלא ידוע המקום המדויק של החציה, ואין כל וודאות לגבי מקום הפגיעה המדויק, לא ידוע אם הולך הרגל חצה בהליכה או בריצה, ולא ידוע מהו מקדם החיכוך הנכון, אני קובע כי מסקנת הבוחן המשטרתי לא שיקפה את המציאות, דבר שמעלה בספק את אחריות הנאשם לתאונה, ספק שמן הראוי כי הנאשם יינה ממנו.
37. אמנם לנאשם חובת צפיות בהתקרבו למעבר החציה אולם, במקרה דנן כאשר ברור כי הולך הרגל לא חצה במעבר החציה וכי מעבר החציה היה ריק וכאשר על פי מסקנת הבוחן עצמו התאונה נמנעת במהירות השואפת לאפס, אזי לא מצופה היה מהנאשם לעצור טרם מעבר החציה כמסקנת הבוחן על מנת לבחון האם ישנם הולכי רגל בסביבת המעבר שבכוונתם לחצות את הכביש.
38. בנוסף גרסת הנאשם כי רכב אחר שהגיע מהכיוון הנגדי הסתיר לו את הולך הרגל שנכנס לנתיב נסיעתו מאחורי הרכב הנ"ל, שלא על מעבר החציה, יש בה כדי לספק גרסה הגיונית המשתלבת עם הראיות.

39. אכן חצייה מאחורי רכב חולף מהכיוון הנגדי היה דבר מפתיע ובלתי צפוי במיוחד כאשר הדבר מתרחש שלא על מעבר החצייה ובתנאי מזג האוויר במועד התאונה.

סוף דבר

40. כללו של דבר, אני מורה על זיכוי הנאשם מחמת הספק.

ניתנה היום, י"ד תמוז תשע"ט, 17 יולי 2019, במעמד הצדדים