

עפ"ת 35654/04/19 - באסם טהה נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בירושלים בשבתו כבית-משפט לערעורים פלייליים

11 ביולי 2019

עפ"ת 35654-04-19 טהה נ' מדינת ישראל

לפני כבוד השופט רם וינוגרד

כבוד השופטת שושנה ליבוביץ

כבוד השופטת תמר בר-אשר

המערער

באסם טהה
ע"י ב"כ עו"ד דודו עמר

נגד

המשיבה

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

פסק-דין

1. ערעור על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה בירושלים (כבוד השופטת ש' זוכוביצקי-אוריו) בתיק גמ"ר 2860-02-17.

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

גזר הדין ניתן ביום 6.3.2019 ועל-פיו הוטלו על המערער העונשים הבאים: שישה חודשי מאסר בעבודות שירות; שבעה חודשי מאסר מותנה, שאותו יישא המערער אם יעבור במשך שלוש שנים עבירה של נהיגה בזמן פסילה, עבירת הריגה או עבירת גרימת מוות ברשלנות; צו פיקוח קצין מבחן למשך שנים-עשר חודש שבמסגרתו ישולב במסגרת טיפולית מתאימה; פסילה מנהיגה למשך שבע שנים; פסילת נהיגה מותנית למשך עשרים וארבעה חודשים, שתחול אם המערער יעבור במשך שלוש שנים עבירה של נהיגה בפסילה או אחת מהעבירות שבהן הורשע; פיצוי לעיזבון המנוחה בסך 30,000 ₪, שישולם בחמישה-עשר תשלומים.

עיקרי העובדות

עמוד 1

2. נקדים ונאמר, כי בהכרעת דין מפורטת ומנומקת היטב, בחן בית המשפט קמא בבהירות רבה את מכלול הראיות שהונחו לפניו ובהתאם לכך קבע ממצאים עובדתיים. בקבעו כאמור, אף הניח הנחות לטובת המערער וקבע את הממצאים העובדתיים בהתאם. קביעותיו העובדתיות של בית המשפט קמא מקובלות עלינו ולא מצאנו כי יש להתערב בהן.

נעמוד אפוא, על העובדות, כפי שנקבעו בהכרעת הדין, אלו שמלכתחילה לא היו שנויות במחלוקת ואלו שקבע בית המשפט קמא.

3. התאונה נושא הליך זה אירעה ביום 2.8.2016 סמוך לשעה 10:38, ברחוב שמואל בייט בירושלים, סמוך לצומת של רחוב זה ורחוב תוסייה-כהן (להלן - **הצומת**). רחוב בייט מחולק לשני מסלולי נסיעה שביניהם מפריד אי תנועה בנוי 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 במעברי החציה.

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

באותה עת, חצתה את הכביש במעבר החציה המצוי לאחר הצומת, לפי כיוון נסיעת המערער, הגב' פ.ג. ז"ל (להלן - **המנוחה**), שהייתה אז כבת שמונים. 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 וכתוצאה מפגיעה זו, היא נפצעה באורח קשה ולמרבה הצער, זמן קצר לאחר מכן, נפטרה מפצעה.

4. על-פי קביעת בית המשפט קמא, המנוחה חצתה את הכביש כאמור, באור אדום, במהירות הגבוהה האפשרית מבחינתה, שהייתה 1.6 מטר בשנייה. היא הספיקה לחצות 4.4 מטר, כך שבפועל שהתה בכביש במשך 2.75 שניות. עוד נקבע, כי שדה הראיה 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 80 שניות. לענייננו ישנה חשיבות רק לנתונים הבאים:

מופע האור הירוק ברמזור לנוסעים ברחוב בייט בכיוון נסיעת המערער נמשך 55 שניות. לאחר מכן, הוא מתחלף לירוק מהבהב למשך 3 שניות, לאחר מכן מתחלף לצהוב למשך 3 שניות ואז מתחלף לאדום. כעבור 2 שניות נוספות, מתחלף מופע האור ברמזור לבאים מרחוב תוסייה-כהן, הפונים שמאלה לרחוב בייט (הכיוון הנגדי לנסיעת המערער), מאדום לאדום-צהוב ולאחר מכן לירוק.

רק בחלופי 2.2 שניות לאחר שהרמזור ליוצאים מרחוב תוסייה-כהן הופך לירוק, מתחלף מופע הרמזור להולכי רגל במעבר החציה שבו חצתה המנוחה, מאדום לירוק. אז ישנו פרק זמן קצר שבו ישנו מופע אור ירוק גם להולכי הרגל החוצים את מעבר החציה האמור וגם לכלי הרכב הנוסעים במקביל למעבר החציה, החוצים את מסלול הנסיעה שבו נסע המערער ופונים שמאלה לרחוב בייט, לכיוון שממנו הגיע המערער.

כפי שקבע בית המשפט קמא, על-פי העדויות שנשמעו לפניו בעניין תכנית הרמזורים ובהתאם להנחיות משרד התחבורה בעניין קביעת תכניות רמזורים, חולף פרק זמן של כ-7-8 שניות מאז שמופע הרמזור בכיוון נסיעת המערער הפך לאדום, עד שהרמזור במעבר החציה שבו חצתה המנוחה מתחלף לירוק. זאת כדי לאפשר את התפנות כלי הרכב החולפים במעבר החציה, בטרם יהפוך האור להולכי הרגל לירוק והם יחלו לעבור במעבר החציה.

5. בהתאם לנתונים האמורים, קבע בית המשפט קמא, כי התאונה הייתה בלתי נמנעת. כלומר, על-פי הנתונים ובהתאם לחישובים המפורטים בהכרעת הדין, המנוחה החלה בחציית הכביש בעת שהמערער היה במרחק של כ-46 מטר ממנה, בעודו נוסע במהירות של כ-60 קמ"ש. בנתונים אלו, דרוש היה למערער מרחק של כ-47 מטר כדי לעצור (מרחק הכולל את מרחק התגובה ואת מרחק הבלימה, בנתוני מקדם חיכוך מקובלים של 0.65). כן נדרש למערער פרק זמן שהוא בין 2.75 שניות ל-3 שניות, שהוא זהה לפרק הזמן שבו הייתה המנוחה על מעבר החציה (בהתאם לחישוב של מהירות חציית המרחק שהספיקה לחצות, כאמור לעיל). לפיכך כאמור, נקבע, כי במהירות שבה נסע המערער ולנוכח שאר הנתונים שפורטו, לא יכול היה המערער למנוע את הפגיעה במנוחה ולפיכך כאמור, המשמעות היא שהתאונה הייתה בלתי נמנעת.

6. לשלמות הדברים נוסף, כי נשללה האפשרות שהמנוחה נפגעה מרכב אחר, או שהיה רכב שחסם למערער את האפשרות להבחין במנוחה החוצה את הכביש.

עיקרי מסקנות הכרעת הדין

7. לנוכח הממצאים העובדתיים שנקבעו כאמור, קבע בית המשפט קמא כי היה על המערער לצפות את הסכנה ואת האפשרות שהולך רגל יחצה את הכביש במעבר החציה, למרות העובדה שבכיוון חצייתו של הולך הרגל מופע הרמזור היה אדום. כך ככלל וכך על אחת כמה וכמה לנוכח העובדה שברגע חציית המערער עם רכבו את הצומת, מופע 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 בנסיעה רצופה, כך שבעת שחלף על פני קו העצירה שלפני הצומת או סמוך לו, התחלף האור לצהוב.

בית המשפט קמא, שכאמור, הרשיע את המערער בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, סמך את מסקנתו בראש ובראשונה על ההלכה שעל-פיה, על נהג סביר, אפילו הוא נוהג בתנאים מיטיבים ומושלמים, לצפות את האפשרות שיתקל בכל מיני פורענויות המתרגשות לבוא על הנוסעים בדרכים ובכלל זה מפגעים בכביש, מפגעים ברכב או הולכי רגל שיתפרצו אל הכביש. לפיכך נקבע, כי עליו להיות מוכן לאפשרות מעין זו ולצפות את האפשרות שתתרחש (ע"פ 84/85 ליכטנשטיין נ' מדינת ישראל, פ"ד מ(3) 141, 153 (1986), כבוד השופטת ש' נתניהו (להלן - **עניין ליכטנשטיין**)).

בית המשפט קמא הטעים, כי ישנו איסור לחצות צומת באור צהוב, אך לעתים ישנו קושי לעצור את הרכב מיד עם התחלף האור ברמזור מירוק לצהוב. אולם במקום שבו ישנו אור ירוק מהבהב קודם לאור הצהוב, הוסיף, כי לרשות הנהג די זמן כדי לעצור קודם לחציית הצומת. לפיכך קבע בית המשפט קמא, כי בעצם כניסת המערער אל הצומת באור צהוב, שהופיע לאחר אור ירוק מהבהב, היה עליו לצפות סכנה אפשרית בצומת.

עם זאת הוסיף בית המשפט קמא, כי העובדה שהמנוחה חצתה את מעבר החציה באור אדום, מפחיתה את האחריות המוגברת החלה על נהגים כלפי הולכי רגל החוצים במעבר חציה. עוד קבע, כי חרף העובדה שכאמור, הנתונים מצביעים על כך שהפגיעה במנוחה הייתה בלתי נמנעת, רשלנותו של המערער התבטאה בכך שחצה את הצומת באור צהוב, בעוד שאילו נעצר בקו העצירה של הרמזור, הייתה נמנעת הפגיעה במנוחה. עוד קבע בית המשפט קמא, כי חרף העובדה שהמנוחה חצתה את מעבר החציה 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 להתרחש בדרכו ולפיכך, אין ברשלנותו של הגורם הנפגע המעורב בתאונה (למשל, הולך הרגל), כדי לאיין את רשלנותו של מי שנקבע לגביו שהתרחל בהתנהלותו (המערער).

דין והכרעה

רקע נורמטיבי

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

9. אכן, חזקה עלינו ההלכה משכבר הימים, שעל-פיה "חובתו הראשונית של כל נוהג ברכב היא להשגיח בכל עת בנעשה בדרך שלפניו וסביבתה המיידית" (ע"פ 56/63 הלינגר נ' היועץ המשפטי לממשלה, פ"ד יח(1), 399, 401 (1964), כבוד השופט צ' ברנזון). גם אין חולק על כך, שעל הנהג דרך להיות ערני לאפשרות שסכנה תיקרא בדרכו ועליו להיות דרוך ומוכן לכך. שכן, "נהג הנוהג בכביש, אפילו בתנאים האופטימאליים שתוארו, עשוי להיתקל באירועים שונים, שאף כי אין לומר שחובה עליו לצפות איזה מהם באופן ספציפי, הרי הם מהווים חלק מהסיכונים הרגילים והנורמאליים, הכרוכים בנהיגה בדרכים... נהג סביר אינו יכול, ואינו חייב, לכן, לצפות, שבמקום מסוים בכביש יקרה אירוע ספציפי זה או אחר כגון אלה. אך הוא חייב להביא בחשבון את האפשרות, שאירוע מסוג זה עלול לקרות לו במהלך הנסיעה" (עניין

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 שטרייזנט נ' מדינת ישראל, נז(5) 506 (2003), כבוד השופט מ' חשין (להלן - עניין שטרייזנט)).

אף נקבע לא אחת, כי גם התפרצות רשלנית של הולך רגל אל הכביש ואפילו התאבדותו בקפיצה אל הכביש, אינם מנתקים את הקשר הסיבתי שבין רשלנותו של הנהג לבין תוצאת התאונה ובלבד שבאותן נסיבות חלה על הנהג חובה לצפות את הסכנה (עניין שטרייזנט, פסקה 27 והפסיקה המובאת שם). ההלכה בעניין זה היא אפוא, כי "מעשה רשלנות של אחר אין בו, כשלעצמו, כדי לשחרר מאחריות פלילית את מי שעושה מעשה של הפרת חובת זהירות, אשר כתוצאה ממנו נגרם נזק כאשר חייב 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-דהוא אחר, אין בו, כשלעצמו, בשל חומרתו, כדי לשחרר מאחריות אם הגורם הרשלני הראשוני חייב היה לחזות מראש את מעשה הרשלנות כאמור" (ע"פ 482/83 מדינת ישראל נ' סעיד, פ"ד לח(2) 533, 539 (1984), כבוד הנשיא מ' שמגר. ראו גם את דברי כבוד השופטת מ' בן-פורת בעמ' 541-542 (להלן - עניין סעיד)).

כך קבע בנושא זה כבוד השופט מ' חשין בעניין שטרייזנט (עמ' 517 (פסקה 28)): "הסדר החברתי ושיטת המשפט מניחים כי השכל הישר ידריך נהגים בנהיגתם לצפייה אימתי צפויה 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 שעושה מעשה או מחדל של הפרת חובת זהירות, אשר כתוצאה ממנו נפגע הקורבן. זאת אם היה חייב 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 חייב לחזות מראש את מעשה הרשלנות של האחר שנפגע (עניין סעיד; עניין שטרייזנט).

במילים אחרות, חרף החובה החלה על כל נהג לחזות סכנות שעשויות להתרחש בדרכו, לא כל סכנה הנקרת בדרכו של נהג אפשר לצפות, לא כל סכנה הוא חייב לצפות ולא כל סכנה שלא נצפתה והתממשה, בהכרח מגלגלת על הנהג אחריות להתרחשותה. השאלה היא אם כן, אם בנסיבות העובדות הנדונות, שעליהן עמדנו, היה על הנהג לצפות את חציית הכביש של המנוחה בניגוד לאור אדום ברמזור להולכי הרגל במעבר החצייה.

11. בפסק דינו הזכיר בית המשפט קמא מספר מקרים שבהם נקבעה אחריותו של נהג בגרימת מוות ברשלנות, או בגרימת חבלה, לאחר שפגע בהולך רגל שחצה במעבר חציה, בעת שבכיוון חצייתו היה מופע אור אדום להולכי רגל ובעוד שבכיוון נסיעת הנהג הפוגע, אור הרמזור היה ירוק (ראו למשל: ע"פ (מחוזי ת"א) 71596/00 מדינת ישראל נ' בן-חמו (6.5.2002), כבוד השופטת ד' ברלינר, בהסכמת כבוד השופטים ז' המר ונ' אחיטוב; ע"פ (מחוזי ת"א) 70925/01 מדינת ישראל נ' פז (13.2.2003); גמ"ר (ת"א) 10933-11-16 מדינת ישראל נ' אלמליח (גזר הדין מיום 19.7.2018),

כבוד השופט א' האוזרמן. נעיר כי עניין אחרון זה היה שונה, מאחר שהנאשם הורשע גם בנהיגה בשכרות).

כן הוזכרו ונמצאו עוד מקרים של הרשעת נאשמים בעבירות תעבורה אחרות, לאחר שנקבע כי הגם שהולך הרגל חצה מעבר חציה מרומזר באור אדום, אין בכך כדי להסיר אחריות מהנהג הפוגע על אף שנסע באור ירוק (ראו למשל: תת"א (ת"א) 4983-01-11 מדינת ישראל נ' שבב (19.1.2012), כבוד השופטת נ' פראג-לבוא; ת"ד (ירושלים) 6696-04-11 מדינת ישראל נ' קרש (גזר דין מיום 19.3.2012), 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. ברע"פ 3306/98 תנעמי נ' מדינת ישראל (14.10.1998) (כבוד השופטים ת' אור, י' קדמי, י' זמיר), נדחתה בקשת רשות ערעור בעניין ההרשעה בעבירת גרימת מוות ברשלנות (בשונה מעבירת הפקרה אחרי פגיעה, שהערעור בעניינה התקבל), לאחר שנקבע כי "... המבקש גם לא בלם את רכבו במועד. גם אם רבצה רשלנות לפתחו של המנוח כשחצה את מעבר החציה באור אדום ובכך התרשל, וגם אם בכיוון נסיעתו של המבקש היה ברמזור אור ירוק, הייתה זו התרשלות מצדו כשלא ראה את המנוח במועד ולא נקט בצעדים המתאימים למניעת התאונה". בדומה, בעניין רע"פ 10460/07 יהושע נ' מדינת ישראל (17.12.2007), נדחתה בקשת רשות ערעור בעניין עונשו של המבקש, אשר הורשע "על-פי הודאתו, אולם נוכח רשלנותה של המנוחה [הולכת רגל] אשר לא צייתה לאור אדום ברמזור, נגזר לו עונש קל יחסית".

12. אולם לצד פסקי הדין הנזכרים ישנם מקרים רבים שבהם נקבע כי בנסיבות שבהם הולך רגל נפגע, או נהרג, לאחר שחצה את הכביש בניגוד לרמזור אדום במעבר חציה או בנסיבות מסוכנות דומות, אין להטיל את האשמה על הנהג שפגע בו, שנסע בעת שבכיוון נסיעתו אור הרמזור היה ירוק ואף אין להרשיעו בעבירה של גרימת מוות ברשלנות. כך בין השאר, נקבע במקרים הבאים:

בע"פ (מחוזי ת"א) 70608/04 מור נ' מדינת ישראל (13.1.2015) (להלן - **עניין מור**), התקבל ערעורו של המערער ברוב דעות (כבוד השופט ז' המר, שאליו הצטרפה כבוד השופטת י' שיצר נגד דעתה החולקת של כבוד השופטת ד' ברלינר), ובהתאם לכך זוכה מעבירה של גרימת מותה ברשלנות של הולכת רגל שחצתה כביש בצורה מסוכנת. כך בין השאר נקבע לעניין הנדון בפסק דינה של כבוד השופטת י' שיצר:

"יאמר בראש ובראשונה כי הערך של חיי אדם יקר לכל, אך עדיין אין בחוק אחריות אבסולוטית של נהג לתאונה בה נג דם. לא בכל מקרה של תאונה קטלנית הנהג הוא בהכרח הגורם העיקרי לתאונה. למרבה הצער, גם הולכי רגל בלתי זהירים הם גורם לא מבוטל שאין להתעלם ממנו, ולא בכל מקרה, הנהג, ולו גם הזהיר, יכול למנוע את התוצאות של התנהגות הולך הרגל.

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

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

לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (...). אלה דאגו לאפשר להולכי רגל חציה בטוחה, ולכן צריך כל נהג לצפות בהתקרבו למעבר חציה כי יעשה בו שימוש על ידי הולכי רגל... יש ורשלנות הולך הרגל כה גדולה, עד שהיא מנתקת את הקשר הסיבתי, יש והנסיבות מצביעות על כך שהתאונה היתה בלתי נמנעת".

עוד הדגיש בית המשפט (כבוד השופטת י' שיצר) שם:

"... זכויותיה כהולכת רגל אינן עדיפות ואינן מוחלטות והוראות התקנות הנ"ל מחייבות. זאת ועוד, גם אם המערער היה מבחין במנוחה, ספק בעיני אם צריך היה לנחש כי תרד לכביש בפתאומיות (לא מדובר בילדה או באיזור משחקי ילדים). אם לא תאמר כן, משמעות הדבר הטלת חובת עצירה מוחלטת על הנהג, כל אימת שהוא מבחין בהולך רגל על המדרכה. זוהי חובה מרחיקת לכת שמשמעותה לא רק פגיעה בתנועה הזורמת, אלא אולי שיתוקה. תוצאה כזו היא בלתי מעשית ואינה מתיישבת עם ייעוד הכביש לנסיעת כלי רכב, והמדרכה להולכי רגל. על חציית כבישים צריכים לחול כללים 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 - עניין יצחק), בהכרעת דין שבה זיכה נאשם מעבירת הריגה וגם מהרשעה חלופית בעבירה של גרימת מוות ברשלנות. באותו עניין דובר בפגיעה בהולך רגל שחצה מעבר חציה בניגוד לאור אדום ונפטר כתוצאה מפגיעת רכבו של הנאשם. כאמור שם:

"בנסיבות המקרה שבפני סבור אני כי גם אם צריך נהג לצפות אפשרות שהולכי רגל יחצו מעבר חצייה בניגוד לרמזור, הרי שבמקרה זה כשהצומת מרומזרת [כך במקור], רשאי הנהג להניח כי הולכי הרגל מציינים לרמזור ובהתאם גם מידת הציפיות להולך רגל המפר את הוראות הרמזור צריכה להיות פחותה מזו שבצומת ללא רמזור".

דוגמאות נוספות לזיכוי נאשמים בנסיבות דומות הן בין השאר, שני פסקי הדין הבאים, שבהם זוכו נאשמים שהואשמו בגרימת חבלה חמורה להולך רגל שחצה מעבר חציה בניגוד לרמזור אדום:

ת"ד (חדרה) 5285-07-13 מדינת ישראל נ' הרשקוביץ (6.6.2016) (כבוד השופטת ט' תדמור-זמיר). בהכרעת דין המזכה את הנאשם, קבע בית המשפט, כי "... לא חלה על הנאשם חובת הזהירות המוגברת ולא היה עליו לצפות כי עת הוא נוסע בכביש בינעירוני, מקום בו המהירות המותרת היא 90 קמ"ש, במהירות של 70 קמ"ש, באור ירוק מלא ברמזור בנתיב נסיעתו, יקפוץ לכביש הולך רגל כשהאור במעבר החציה הינו אדום".

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

"ויוזכר שוב: אין מדובר בהתקרבות למעבר חציה בלתי מרומזר, אלא למעבר חציה מרומזר וכאשר לכלי הרכב אור ירוק ואילו להולכי רגל אור אדום. אינני סבור... כי בסיטואציה שכזו נדרש נהג לבלום בשעה שאין הוא רואה כל גורם המצריך בלימה וזאת אך ורק כדי לקדם פני סכנה בלתי נראית מבחינתו. כאמור, שונה מבחינת צפיות פני סיטואציה בהתקרבות נהג למעבר חציה לא מרומזר - בו בכל עת יש לצפות לקיום הולך רגל - לבין התקרבות נהג, עם כלי רכב אחרים נוספים, במהירות סבירה, למעבר חציה מרומזר בו נאסרת אותה שעה חציית הולכי רגל. ויודגש שוב: גם במעבר חציה מרומזר כאשר יש אור אדום להולכי רגל, נדרשת זהירות וצפיות מצד נהג, אך לא דומה היא מטבעה לצפיות במעבר חציה לא מרומזר או במעבר חציה שבו יש אור ירוק משותף להולכי רגל ולכלי רכב".

14. כפי שעמד על כך בית המשפט בעניין מור, גם על הולך הרגל מוטלות חובות ובוודאי שכך על הולך רגל מבוגר. כך בין השאר, על הולכי רגל לציית לרמזור להולכי רגל (תמרור מס' 718 (רמזור 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 השאר 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 בבטיחות".

כן נקבע בתקנה 111 בתקנות התעבורה, לאמור: "לא ירד הולך רגל ממדרכה או ממוקום מבטחים אחר שבדרך באופן פתאומי או מבלי שנקט בזהירות מספקת, בשעה שרכב מתקרב אליו, ממרחק שאין סיפק בידי נוהג הרכב לעצור את הרכב כדי למנוע תאונה".

מהכלל לענייננו

15. כפי שעמדנו על כך עת נדרשנו לעובדות, המערער נסע במהירות של כ-60 קמ"ש. בהתקרבו אל הצומת החל האור הירוק שבכיוון נסיעתו להבהב, ובעת חציית קו העצירה של הצומת, כבר דלק אור צהוב ברמזור שבכיוון נסיעתו. המערער המשיך בנסיעה וחצה את הצומת, שבסופו פגע במנוחה שחצתה את מעבר החציה בעוד הרמזור של הולכי הרגל במקום חצייתה את הכביש, היה אדום.

על-פי נתוני פעילות הרמזורים בצומת, שעליהם עמדנו, לא דובר במצב שבו המנוחה החלה את חציית הכביש באור ירוק, שהתחלף לאדום. מופע הרמזור במקום החצייה של המנוחה היה אדום במשך קרוב לדקה קודם שחצתה את הכביש. בכל מקרה, הרמזור להולכי הרגל התחלף לירוק רק כ-7-8 שניות לאחר שבכיוון נסיעת המערער מופע הרמזור לכלי הרכב השתנה לאדום.

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

16. ככל שהדברים אמורים בהתנהלות המערער, הרי שלא ניתן לומר שנהג שלא כדין בכך שנסע במצב של אור ירוק מהבהב, גם אם ככלל, מוטב, רצוי ונכון שלא לעשות כן. שכן, מצד הדין, הוראת מופע ירוק מהבהב ברמזור זהה להוראה של מופע ירוק רצוף ברמזור.

על-פי הוראת לוח התמרורים, הוראת אור ירוק ברמזור והוראתו של אור ירוק מהבהב (תמרור מספר 703 בלוח התמרורים), היא זו:

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

כידוע, אור ירוק מהבהב אינו קיים בכל הרמזורים, אלא בדרך כלל נהוג להסדיר אותו באותם רמזורים שבהם ישנו מופע ירוק ממושך ובדרך כלל בדרכים מהירות או בכבישים שבהם הנסיעה יחסית מהירה. תכליתו של האור הירוק המהבהב היא מעין "שירות לנהג", שנועד ליידע אותו על כך שעוד מעט יסתיים מופע האור הירוק ובכך למנוע מצב שבו במקום שבו הנסיעה מהירה, הנהג יופתע מהתחלפות האור הירוק לצהוב. מעבר לכך, דינו של אור ירוק מהבהב כדינו של אור ירוק רצוף.

הוראתו של אור צהוב ברמזור (תמרור מספר 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 אינך יכול לעצור לפני הצומת בבטחה או שנכנסת אליו, השלם את מעבר הצומת ופנהו מיד כאמור ב-703 [אור ירוק] או 704 [חץ ירוק לכלי רכב]."

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

מופע הרמזור של כלי הרכב החולפים על פני מעבר חציה, מצהוב לאדום, לבין הזמן שבו מופיע אור ירוק להולכי הרגל החוצים את מעבר החציה. זאת כדי לאפשר את התפנות כלי הרכב ממעבר החציה ומניעת מצב שבו עדיין יהיו כלי רכב על מעבר החציה בעת שהולכי הרגל מתחילים לעבור.

17. כמתואר, המערער התקרב אל הצומת במצב שבו בכיוון נסיעתו היה אור ירוק (גם אם היה מהבהב), וחלף על פני קו העצירה 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 החציה שבו חצתה המנוחה היה אדום למשך עוד שניות ארוכות.

הדברים אמורים במיוחד לנוכח העובדה שהכביש שבו נסע המערער, רחוב בייט, הוא כביש שבו הנסיעה יחסית מהירה והוא אינו מצוי בתוך אזור מגורים או שטח בנוי, אלא זהו כביש שלכל אורכו אין בו מבנים כלשהם שהמעבר אליהם הוא מרחוב זה.

בנסיבות המתוארות, אין לומר שהיה על המערער לצפות מעבר של הולך רגל, שיחצה את הכביש בניגוד לאור אדום ברמזור של מעבר החציה. לעניין זה נזכיר שוב, כי כמסבר לעיל, התאונה הייתה בלתי נמנעת במובן זה, שאין טענה כי בשלב שבו המערער יכול היה להבחין במנוחה, הוא אף יכול היה להספיק לבלום את רכבו ובכך להימנע מפגיעה בה. בכל מקרה, כפי שעולה מהממצאים העובדתיים במקרה הנדון, אין קשר סיבתי בין הסיכון שיצרה המנוחה, בכך שחצתה בניגוד לאור אדום ברמזור של הולכי הרגל לבין נסיעת המערער, שבעת חציית קו הצומת, הפך מופע האור ברמזור שבכיוון נסיעתו מירוק מהבהב לצהוב.

18. כפי שנקבע לעניין זה בין השאר, בפסיקה הנזכרת, גם להולכי הרגל ישנן חובות ומנגד, לא ניתן להחיל על נהגים אחריות מוחלטת ללא גבולות. כאמור בעניין יצחק, במקום שבו מדובר בצומת שבו ישנו רמזור, "רשאי הנהג להניח כי הולכי הרגל מצייתים לרמזור ובהתאם גם מידת הציפיות להולך רגל המפר את הוראות הרמזור צריכה להיות פחותה מזו שבצומת ללא רמזור".

כך גם, כפי שנקבע בעניין מור, "עדיין אין בחוק אחריות אבסולוטית של נהג לתאונה בה נגדם... למרבה הצער, גם הולכי רגל בלתי זהירים הם גורם לא מבוטל שאין להתעלם ממנו, ולא בכל מקרה, הנהג, ולו גם הזהיר, יכול למנוע את התוצאות של התנהגות הולך הרגל". כמו כן, יש לזכור, כי שימושם של הולכי הרגל בכביש נועד, כאמור שם, "רק לצורך חציה בטוחה". למרבה הצער, "יש ורשלנות הולך הרגל כה גדולה, עד שהיא מנתקת את הקשר הסיבתי".

19. סיכום הדברים הוא אפוא, שלמרבה הצער, המנוחה נהגה ברשלנות רבתי בכך שחצתה את מעבר החציה בניגוד לרמזור אדום, בכביש רחב יחסית שהנסיעה בו גם יחסית מהירה (על-פי עדות המובאת בהכרעת הדין, עוד קודם לכן, חצתה בחוסר זהירות את רחוב תוסייה-כהן). במצב זה, אפילו נהג המערער באופן רשלני, הרי שדרך התנהלותה של המנוחה אינו בגדר מעשה שניתן לומר עליו שחובה לצפות את התרחשותו. בהתנהלות המנוחה היה כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין המעשה הרשלני של המערער, ככל שהיה, לבין התוצאה המצערת, של הפגיעה במנוחה ופטירתה כתוצאה מכך.

בכל מקרה וכאמור, בנסיבות המתוארות לא ניתן להטיל אחריות לגרימת מות המנוחה על המערער. שכן, "אם לא תאמר כן, משמעות הדבר הטלת חובת עזירה מוחלטת על הנהג, כל אימת שהוא מבחין בהולך רגל על המדרכה" (עניין מור), אפילו להולך הרגל רמזור אדום במעבר החציה. "זוהי חובה מרחיקת לכת שמשמעותה לא רק פגיעה בתנועה הזורמת, אלא אולי שיתוקה. תוצאה כזו היא בלתי מעשית ואינה מתיישבת עם ייעוד הכביש לנסיעת כלי רכב, והמדרכה להולכי רגל. על חציית כבישים צריכים לחול כללים ברורים, כפי שבאים לידי ביטוי בחוק ובתקנות" (שם).

שתי הערות לפני סיום

20. הערה ראשונה, לעניין סעיף העבירה: בהכרעת הדין הורשע המערער בעבירה של גרימת מוות ברשלנות עקב תאונת דרכים, לפי סעיף 304 בחוק העונשין, התשל"ז-1977, בעוד שבכתב האישום צוינה העבירה של גרימת 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 גרימת מוות בתאונות (הנחיה מס' 2.1, עדכון אחרון מיום 1.1.2017) (להלן - **הנחיית פרקליט המדינה**). בהנחיה זו אומצה קביעת בית המשפט העליון שלפיה, במקרה של אישום בגרימת מוות ברשלנות תוך כדי שימוש ברכב, יש לבסס את האשמה על הוראת סעיף 64 בפקודת התעבורה בלבד. שכן מדובר ב"עבירה מיוחדת ועצמאית של גרימת מוות ברשלנות תוך כדי שימוש ברכב, שהיא שונה מן העבירה הבסיסית של גרימת מוות הקבועה בסעיף 304 לחוק העונשין" (בש"פ 7027/01 פלונית נ' מדינת ישראל, נו(1) 659, 663 ו-666 (2001), כבוד השופט א' מצא (פסקאות 3 ו-6). דומה אפוא, כי יש לתת את הדעת לעניין זה ומכל מקום, לעבירה שעל-פיה מואשם הנאשם בכתב האישום.

21. הערה שנייה, לעניין העמדה לדין בעבירות של גרימת מוות ברשלנות תוך שימוש ברכב במקרים גבוליים: הנחיית פרקליט המדינה המעודכנת להיום, אינה כוללת הנחיה באשר לשאלת העמדה לדין במקרים גבוליים. דומה כי במקרים דוגמת המקרה הנדון, מוטב היה אילו מלכתחילה הייתה נשקלת האפשרות להימנע מהעמדה לדין ומהגשת כתב האישום.

סיכום ותוצאה

22. מכל הטעמים האמורים, מצאנו כי יש לבטל את פסק דינו של בית המשפט קמא בכל הנוגע להרשעת המערער בעבירה של גרימת מוות ברשלנות.

המערער מזוכה מהעבירה של גרימת מוות ברשלנות ובהתאם לכך, מבוטל גם גזר הדין.

עם זאת, הרשעת המערער בעבירה של נהיגה ללא פוליסת ביטוח בת תוקף (בניגוד לסעיף 2(ב) בפקודת ביטוח רכב מנועי, התשל"ל-1970), עומדת בעינה.

בשל עבירה זו ישלם המערער קנס בסך 1,500 ₪ תוך שלושים יום ממועד מתן פסק-דין זה. שובר לתשלום הקנס יינתן בבית משפט השלום לתעבורה בירושלים, בהתאם לנהליו. בעת שקילת עונש זה נשקלה הפסילה המנהלית שהושתה על המערער בעקבות מעורבותו בתאונה.

23. בהסכמת הצדדים, פסק הדין ניתן בהיעדרם. המזכירות תמציא העתקים מפסק הדין אל באי-כוח הצדדים.

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

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