



רע"פ 4095/15 - יובל אסולי נגד מדינת ישראל

בית המשפט העליון

רע"פ 4095/15

לפני: כבוד השופט א' שהם

המבקש: יובל אסולי

נ ג ד

המשיבה: מדינת ישראל

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בבאר שבע, מיום 22.1.2014, בעפ"ג 36118-02-15, שניתן על-ידי כב' השופטים: ר' יפה-כ"ץ - סג"נ; י' צלקובניק; ו-י' עדן

בשם המבקש: עו"ד אילון אורון

החלטה

1. לפניי בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בבאר שבע (כב' השופטים: ר' יפה-כ"ץ - סג"נ; י' צלקובניק; ו-י' עדן), בעפ"ג 36118-02-15, מיום 22.1.2014, בגדרו התקבל ערעורה של המשיבה על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע (כב' השופט א' אופיר) (להלן: בית המשפט לתעבורה), בגמ"ר 1605-03-12, מיום 13.4.2013.

רקע והליכים קודמים

עמוד 1



2. נגד המבקש הוגש כתב אישום, אשר מעובדותיו עולה, כי ביום 7.11.2011, בשעה 16:15 לערך, במסגרת עבודתו, הניע המבקש אוטובוס בחניון חברת "אגד" בבאר שבע, כשבכוונתו להסיע את האוטובוס בתוך החניון. בהמשך, הסיע המבקש את האוטובוס בנסיעה לאחור, מרחק של כ-31 מטרים. כעולה מכתב האישום, במהלך הנסיעה פגע המבקש עם הדופן האחורית של האוטובוס בן איזנר ז"ל (להלן: המנוח), אשר עמד, אותה עת, בחניון (להלן: התאונה). כתוצאה מן הפגיעה נפל המנוח ארצה, נדרס על-ידי האוטובוס, ונפטר במקום. עוד צויין בכתב האישום, כי המבקש נהג באוטובוס כשבמכשיר הטכוגרף המותקן בו לא היתה דיסקה. כתב האישום ייחס, אפוא, למבקש עבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה); עבירה של נסיעה אחורנית שלא לצורך, לפי תקנה 45(1) לתקנות התעבורה, התשכ"ט-1969 (להלן: תקנות התעבורה); ועבירה של נהיגה ללא דיסקה, לפי תקנה 364ד(ב)(2) לתקנות התעבורה.

3. לאחר ניהול משפט הוכחות, החליט בית המשפט לתעבורה, ביום 13.4.2013, לזכות את המבקש, מחמת הספק, מן העבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית ונסיעה אחורנית. זאת, בין היתר, נוכח התרשמותו של בית המשפט לתעבורה, כי המבקש עשה כל שאלו ידו על מנת למנוע את הסיכון. נקבע, בהקשר זה, כי המבקש "בדק את סביבת האוטובוס ומצא אותה ריקה מאדם, הביט במראות תוך כדי יציאה, שמע את פעולת צפצפת הרוורס בזמן הנסיעה ונסע לאחור במתינות. אני מוצא את התנהלותו בסיטואציה בה שהה סבירה ואינה חורגת מהמצופה מנהג המצוי במגרש חנייה מגודר של אוטובוסים". בהמשך, ציין בית המשפט לתעבורה כי חברת "אגד תעבורה", בה עבד המבקש בעת התאונה, לא סיפקה לנהיגה אמצעי ראייה סבירים בעת נסיעה לאחור, וניכר כי קצין הבטיחות של החברה, "ידע והשלים עם המצב". על רקע דברים אלו, קבע בית המשפט לתעבורה, כי "התנהלותו של [המבקש] בסביבת עבודה זו היתה התנהלות אשר תאמה את דרישות החברה ממנו, תאמה את יכולותיו על פי האוטובוס שסופק לו ותאמה את הנסיבות של נהיגה לאחור במגרש אוטובוסים ולא בשטח עירוני".

4. המשיבה הגישה ערעור על זיכוי של המבקש משתי העבירות כאמור, לבית המשפט המחוזי בבאר שבע, וערעורה התקבל, ביום 22.1.2014. בניגוד לעמדתו של בית המשפט לתעבורה, לפיה התאונה ארעה בסביבה "הרמטית", שאינה נגישה לציבור הרחב, קבע בית המשפט המחוזי, כי: "במקום מצויה תנועת אוטובוסים ערה, וכי הנהגים יוצאים ובאים כל העת מבין טורי האוטובוסים החונים לצורך ביצוע משימות נהיגה, או עם סיומן. המשיב אף היה מודע לכך, כי מסתובבים באזור החניה עובדי ניקיון ואחזקה, ונעשות עבודות פיתוח". לפיכך, קבע בית המשפט המחוזי, כי היה על המבקש, בנסיבות דנן, להיעזר במכוון בעת נסיעתו לאחור. לצד זאת, לא נעלמה מעיניו של בית המשפט המחוזי התנהלותה של חברת "אגד תעבורה", אשר נמנעה מלספק לנהיגה אמצעי ראייה לאחור או הקצאת מכוונים. יחד עם זאת, לשיטתו של בית המשפט המחוזי, "קיומו של נוהג רשלני שהשתרש בחניון אגד, אינו יכול להוות טענת הגנה, מפני אי נקיטת צעדי זהירות מתחייבים, ואינו יכול להכשיר נסיעה 'עיוורת' העלולה לגרום לפגיעה ולקיפוח חיי אדם". לאחר הדברים האלו, הרשיע בית המשפט המחוזי את המבקש בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית ובנסיעה אחורנית, והחזיר את התיק לבית המשפט לתעבורה לצורך גזירת עונשו על המבקש.

5. בבואו לקבוע את עונשו של המבקש, ציין בית המשפט לתעבורה, כי מתחם הענישה בעבירות כגון דא, בהן נגרם מותו של אדם כתוצאה מנהיגה רשלנית, נע בין 6 ל-24 חודשי מאסר, "כאשר 'תנועת' בית המשפט בתוך המתחם היא תלוית נסיבות". בעיקר אמורים הדברים, כך הדגיש בית המשפט לתעבורה, במיקומו היחסי של "רף הרשלנות" בנסיבותיו של כל מקרה ומקרה. לצורך קביעת רף הרשלנות של המבקש במקרה דנן, ציין בית המשפט לתעבורה, כי השתרש בחניון חברת "אגד" נוהג רשלני, לפיו נסיעה לאחור ללא מכוון מהווה נהיגה תקינה. ועוד הבהיר בית המשפט לתעבורה, בהקשר לכך, כי "בפרשה זו, 'נהגים מן היישוב' בחברת



האוטובוסים בה הועסק [המבקש], 'זכו' לאישור קצין הבטיחות של חברת אגד (בין אם באופן מפורש ובין אם בשתיקה) לנהוג ברכבם לאחר ללא מכוון". משכך, קבע בית המשפט לתעבורה, כי רף הרשלנות של המבקש "נמוך עד נמוך מאוד". לצורך קביעת עונשו של המבקש בתוך המתחם, שקל בית המשפט לתעבורה לקולת עונשו של המבקש, את עברו התעבורתי הנקי; ואת התרשמותו החיובית של שירות המבחן מהמבקש. לפיכך, דן בית המשפט לתעבורה את המבקש ל-6 חודשי מאסר לריצוי על דרך של עבודות שירות. עוד הושתו על המבקש 6 חודשי מאסר על תנאי, לבל יעבור, במשך 3 שנים, עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה; 6 שנות פסילת רשיון נהיגה, ונקבע שבתום שנתיים לא תחול הפסילה על רשיון נהיגה מדרגה 10; B; חודשי פסילת רשיון נהיגה על תנאי, למשך 3 שנים; וקנס כספי בסך ₪ 2,500 או 25 ימי מאסר תמורתו.

6. המבקש ערער על חומרת עונשו לבית המשפט המחוזי, וערעורו נדחה, ביום 29.5.2015. נקבע, כי בית המשפט לתעבורה נתן את דעתו, במסגרת גזר הדין, לכלל השיקולים המצדיקים הקלה בעונשו של המבקש, ועל יסוד שיקולים אלו בית המשפט לתעבורה "נמנע בסופו של דבר, מהטלת מאסר ממשי, מאחורי סורג ובריח, ואף נקט בדרך של קציבת עונש מתון במשכו של פסילת רשיון הנהיגה, תוך שיתאפשר [למבקש] לנהוג כבר לאחר שנתיים בסוגי רכב שונים, הגם שלא באוטובוס". לפיכך, ולאור תוצאותיה הקשות של התאונה, לא מצא בית המשפט המחוזי מקום להקלה נוספת בעונשו של המבקש.

הבקשה לרשות ערעור

7. בבקשה שלפני טוען המבקש, כי עניינו מעורר שאלה משפטיות כבדת משקל, בנוגע למידת אחריותו של נהג רכב, אשר גרם למותו של אדם, כאשר הוא נקט "בכל אמצעי הזהירות אשר עמדו לרשותו". בניגוד לתשתית העובדתית אשר שימשה בסיס לפסק הדין שניתן בד"נ 22/83 מדינת ישראל נ' חדריה, פ"ד לח(2) 285 (1984) (להלן: עניין חדריה), טוען המבקש, כי התאונה בעניינו ארעה "ביציאה ממגרש חנייה לאוטובוסים ולא בנסיעה בסביבה עירונית בה הסיכויים להימצאות הולכי רגל אשר לא ישימו לב לנסיעת אוטובוס בקרבתם [...] הינם נמוכים בהרבה". המבקש הוסיף וטען, כי "תמוהה ההחלטה להפנות אצבע מאשימה למבקש בלבד, וזאת לאור העובדה כי משמוטלת חובת זהירות על נהג אוטובוס, עליה להיות מוטלת אף יותר על בעלי תפקידי מפתח בחברת 'אגד תעבורה' שבאמצעות יכולתם הכלכלית כ'כיס עמוק' עליהם לנקוט בצעדים ולספק את האמצעים הדרושים, להעמיד 'מכוון' או חיישני רוורס לכל אוטובוס".

דיון והכרעה

8. הלכה מושרשת היא, כי בקשת רשות ערעור "בגלגול שלישי", בסוגייה שנדונה והוכרעה לגופה בשתי ערכאות קודמות, תתקבל במקרים מצומצמים, בהם מתעוררת שאלה משפטית נכבדה, בעלת השלכות רחבות היקף, החורגת מעניינם הקונקרטי של הצדדים לבקשה, או כאשר מתעורר חשש לאי-צדק או עיוות דין חמור שנגרם למבקש (רע"פ 4265/15 דדון נ' מדינת ישראל (22.6.2015); רע"פ 4218/15 אמסלם נ' מדינת ישראל (18.6.2015); רע"פ 2744/15 דרדיק נ' מדינת ישראל (17.6.2015)). חרף ניסיונותיו של המבקש לשוות לבקשתו אצטלה עקרונית, הבקשה שלפני אינה נמנית על אותם מקרים חריגים המצדיקים מתן רשות ערעור, ובשל כך דינה להידחות.



9.

בבחינת למעלה מן הצורך, אציין כי אין בידי לקבל את טענותיו של המבקש גם לגופו של עניין. המבקש טוען, כאמור, כי בניגוד לעניין חדריה, התאונה בעניינו ארעה במקום שבו הסיכוי להימצאות הולכי רגל, הינו נמוך יחסית. אכן, בעניין חדריה מדובר היה בשטח עירוני, ומעובדות אותו מקרה עולה, כי ניתן היה לצפות בנקל את האפשרות כי יימצאו ילדים, מאחורי הדופן האחורי של האוטובוס. עיון בחומר המונח לפניי, מלמד כי גם במקרה דנן היתה סבירות לא מבוטלת כי יימצאו הולכי רגל בזירת התאונה. כפי שקבע בית המשפט המחוזי, בהקשר זה:

"הראיות שעמדו בפני [בית המשפט לתעבורה] הצביעו על כך, כי איזור החניה היה רחוק מלהיות 'שטח סטרילי', וכי ככל שקיימת היתה כוונה למנוע כניסה בלתי מבוקרת למקום, הרי שהמציאות בשטח באותם ימים, היתה שונה בתכלית. בעניין זה העיד הנהג יהושע עמר, כי במקום נעשות עבודות שיפוץ ו'מסתובבים אנשים' [...] הנהג שמואל קרסנטי מסר בעדותו, כי 'בתקופת התאונה הסתובבו הרבה, ועם הזמן שמו מאבטחים למנוע, אבל עדיין יש [אנשים] מסתובבים' (התוספת שלי - א.ש.).

עולה מן המכלול, כי נוכחותם של הולכי רגל במתחם חניון "אגד" לא היתה בנסיבות העניין, בגדר דבר חריג, ולפיכך, אין למצוא הבחנה עקרונית בין נסיבות המקרה דנא, לבין הנסיבות שהתבררו בעניין חדריה.

10.

עוד רואה אני לציין, כי טענתו של המבקש, לפיה הוא עשה "כל שביכולתו" על מנת למנוע את התאונה, אינה עולה בקנה אחד עם הממצאים העובדתיים שנקבעו. כך למשל, באשר לבדיקת סביבת האוטובוס על-ידי המבקש, אשר נעשתה זמן מה לפני שהוא החל בנסיעה, שהביאה לתוצאה הטראגית. כפי שציין בית המשפט המחוזי: "[המבקש] העיד כי בדק אמנם את סביבת האוטובוס לפני שעלה למושב הנהג, אולם מדובר בבדיקה קצרה, שלאחריה שהה [המבקש] בתוך האוטובוס במשך דקות ארוכות, בלא שהנעשה בשטח המת מאחוריו גלוי לעיניו". יפים, בהקשר לכך, דבריו של הנשיא מ' שמגר:

"נהג אוטובוס אינו יכול להניע את מכוניתו ולנסוע, כפי שעושה נהגו של רכב פרטי [...] משך הזמן, החולף מעת הבדיקה ועד להנעת הרכב קדימה, עצירתו, החלפת המהלך למהלך אחורי והסעתו אחורה, הוא, כמובן, בעל משמעות רבה, כאשר באים לבחון, אם הנהג יכול היה להטיל יהבו על כך, שבדיקת השטח מאחורי האוטובוס, שנערכה לפני שנכנס והתיישב במושב הנהג, היה די בה כדי ליצור אותו ביטחון הדרוש לשם הסעת הרכב לתוך תחום, שאין הנהג יכול לראות את הנעשה בו [...] משך הזמן משפיע במישרין על הסיכוי או על הסיכון: ככל שמתארך הזמן שחלף מעת הבדיקה, גם גדל הסיכון שמישהו הופיע" (עניין חדריה, בעמ' 304-305).

11.

אשר על כן, הבקשה לרשות ערעור נדחית בזאת.

ניתנה היום, ו' בתמוז התשע"ה (23.6.2015).

ש ו פ ט