



גמ"ר (פתח תקווה) 7777-05-12 - מדינת ישראל נ' זאהיר עאסי

גמ"ר (פתח-תקווה) 7777-05-12 - מדינת ישראל נ' זאהיר עאסי/שלום פתח-תקווה

גמ"ר (פתח-תקווה) 7777-05-12

מדינת ישראל

נגד

זאהיר עאסי

בית משפט השלום בשבתו כבית משפט לתעבורה בפתח-תקווה

[04.03.2014]

בפני כב' השופטת רות רז

ב"כ המאשימה - עו"ד גורני ינאי

ב"כ הנאשם - עו"ד אלעד שור

גזר דין

הנאשם הורשע לאחר שמיעת הוכחות בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] התשכ"א-1961.

הנאשם זוכה מעבירה של נהיגה בשכרות.

ביום 15.2.12, בשעה 06:20 לערך, נהג הנאשם במשאית מערבל בטון בכביש 531 לכיוון מערב והתקרב לצומת הכבישים 531-5233 במטרה לפנות שמאלה בצומת. הצומת מרומזר והנאשם נעצר תוך ציות לאור אדום ברמזור. אותה שעה נהג נתיב מידד ז"ל ברכב טויוטה פרטי בכביש 531 מכיוון מערב לכיוון מזרח, מול כיוון נסיעת הנאשם, ונכנס לצומת בחסות אור ירוק שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו. הנאשם החל להיכנס לצומת ולפנות שמאלה בעוד האור ברמזור שבכיוון נסיעתו אדום. הנאשם חסם את נתיב נסיעת המנוח שניסה למנוע את התאונה על ידי הסטת הטויוטה לימין, אך המשאית פגעה עם חזיתה בדופן שמאל של הטויוטה וכתוצאה מהפגיעה נחבל נהג הטויוטה בראשו ונהרג במקום.

טיעוני הצדדים לעונש

טיעוני המאשימה



ב"כ המאשימה ציין את מגמת ההחמרה בענישה בתאונות קטלניות בהן בדרך כלל הנאשם הינו אדם נורמטיבי ובכל זאת מורה בית המשפט העליון על הצורך בענישה כואבת בדמות מאסר בפועל. רף הרשלנות בתאונה הינו רף גבוה שכן הנאשם החל לפנות שמאלה בצומת באור אדום מסיבה לא ברורה למרות שקודם לכן עצר את המשאית, והיה עליו לשים לב לאור האדום ברמזור. גם לאחר שהחל בנסיעה הוא לא הבחין ברכב המנוח שהתקרב לצומת ולא עצר את המשאית על מנת למנוע את התאונה. הנאשם נהג ברכב כבד שכובד משקלו כך כובד האחריות המוטל על הנוהג בו. אין המדובר ברשלנות רגעית, הנאשם מכיר את הצומת ואת סדר פעולת הרמזורים ולא הייתה רשלנות תורמת באופן נהיגת המנוח שנסע באור ירוק. אין מקרה זה נופל באותם מקרים חריגים בהם נמנע בית המשפט מהשתתף מאסר בפועל וגם תסקיר שירות המבחן מצביע על אי לקיחת אחריות. ב"כ המאשימה העמיד את מתחם הענישה הראויה על מאסר בפועל לתקופה ממושכת שבין 18 חודשים ל-30 חודשים ופסילה רבת שנים וכן עתר להשית מאסר על תנאי, פסילה על תנאי, קנס ופיצוי. טיעוני ההגנה

ב"כ הנאשם עתר שלא להשית על הנאשם מאסר לריצוי בפועל אלא להסתפק במאסר שירוצה בעבודות שירות והפנה לפסיקה בה נקבע כי מתחם הענישה בעבירות של גרימת מוות ברשלנות נע בין 6 חודשי מאסר בעבודות שירות למאסר לריצוי בפועל עד 14 שנים. לדבריו, רף הרשלנות של הנאשם אינו גבוה שכן הנאשם לא התפרץ לצומת באור אדום מתוך נהיגה פרועה, כוונה או מודעות, אלא נעצר וציית לאור אדום ורק מתוך טעות אנוש וחוסר מודעות נכנס לצומת טרם התחלף האור האדום לירוק. בנסיבות אלה מסביר ב"כ הנאשם את אי לקיחת האחריות לתאונה על ידי הנאשם אשר בתודעתו ומתוך זכרונו משוכנע כי נכנס לצומת באור ירוק. הנאשם נהג מקצועי שנים רבות ואין לחובתו עבירות חמורות, לא אור אדום ולא גרם תאונת דרכים. הנאשם אב לארבע ילדים, סובל מתסמיני פוסט טראומה וכתוצאה מכך סובלים כל בני משפחתו, כפי שמפורט בתסקיר. ב"כ הנאשם טען כי לאו דווקא החמרה בענישה גורמת להפחתה בתאונות הדרכים ועל בית המשפט למצוא את האיזון הנכון בין האינטרסים המנוגדים. כל אחד מן הצדדים הציג פסיקה לתמוך בטיעוניו.

ראיות לעונש

מטעם המאשימה שמעתי את אשתו של המנוח ואת בנו אשר תיארו את האובדן שאין לו מרפא. קראתי גם את מכתבו הכואב של הבן בו תיאר את יתמותו, את החיים הנמשכים ללא נוכחות האב ואת האירועים המשפחתיים בהם האב אינו לוקח חלק.

מטעם ההגנה שמעתי את דברי אשת הנאשם שתיארה את השפעת התאונה על הנאשם עצמו שחדל לתפקד כמקודם ואת הרס משפחתם כתוצאה מכך.

הנאשם הביע את צערו וביקש את סליחת משפחת המנוח.

דיון



מתחם העונש ההולם

הקו המנחה בפסיקת בית המשפט העליון לגבי מדיניות הענישה הראויה בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית הינו השתת מאסר בפועל מאחורי סורג ובריח. הפגיעה בערך העליון של השמירה על החיים מחייבת ענישה הולמת בדרך של מאסר בפועל. מדיניות הענישה הנהוגה בעבירות אלה נועדה להילחם בנגע תאונות הדרכים הקטלניות ומטרתה להעביר מסר ברור לציבור לפיו, ככלל, יוטל עונש של מאסר בפועל על מי שגרם בהתנהגותו הרשלנית לתוצאה קטלנית. בית המשפט נדרש לתת יד להגברת מודעות הציבור לחשיבותה של נהיגה זהירה ושמירה על חוקי התנועה ולכך שהנהג ברשלנות ומקפד חיים צפוי לענישה מחמירה.

בע"פ 6358/10 מחמוד קבהא נ' מדינת ישראל, חזר וקבע בית המשפט העליון, כבוד השופט י' דנציגר, את מדיניות הענישה המחמירה הנדרשת במלחמה בתאונות הדרכים הקטלניות : "נוכח ריבוי תאונות הדרכים הקטלניות, המתרחשות כמעט מדי יום ביומו וגובות את חייהם של קורבנות רבים, הביע בית משפט זה את הצורך במדיניות ענישה מחמירה ומרתיעה כלפי אלו הנוהגים ברשלנות ובחוסר אחריות בכבישים.....מדיניות הענישה המחמירה והמרתיעה באה לידי ביטוי בכך שעל פי רוב הרשעה בעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים מחייבת הטלת עונש מאסר בפועל ופסילת רישיון לתקופה ממושכת". כבוד השופט א' רובינשטיין ברע"פ 548/05 מאירה לוי נ' מדינת ישראל, פסק כי נוכח הקטל בדרכים, המדיניות הקיימת הינה להטלת מאסר בפועל, גם על נאשמים נורמטיביים, והחריגים לכך נדירים :

" כל עוד בעינה המדיניות הקיימת באשר לעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים (ותאונות אחרות), דינם של המורשעים בהן תקופת מאסר מאחורי סורג ובריח, והחריגים לכך נדירים. אכן מרבית המורשעים בעבירות אלה - מן הסתם - הם אנשים מן היישוב, מה שקרוי נורמטיביים, אלא שנמצא לבתי המשפט לנסות להרתיע את הנוהגים בכביש מעבירות על-ידי המודעות כי אם יתרשלו ויפגעו בזולת, דינם מאסר. נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיפודם של חיי אדם, השבר הנורא שאין לו מרפא ואיחוי הפוקד את משפחות הקרבנות, ותחושת אין האונים החברתית אל מול המס שגובות תאונות הדרכים מחברה שאינה חסרה קרבנות בטרור ובקרב, מבקשים גם בתי המשפט לתרום תרומה צנועה בדמות גזרי הדין המחמירים. "

בע"פ 6755/09 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל נפסק על ידי כבוד השופט הנדל כי רק במקרים חריגים לא ייגזר עונש של מאסר מאחורי סורג ובריח. עוד נפסק כי לנסיבותיו האישיות של הנאשם ינתן משקל נמוך בגזירת העונש וכי משך תקופת המאסר ייקבע על פי דרגת הרשלנות :



"נדמה שקיימים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות. האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה. השני, בדרך-כלל הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופייה המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם ע"י אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות".

בעפ"ת 33840-02-12 סובחי חאמד נ' מ.י. סקר בית המשפט המחוזי את מתחם הענישה בעבירות של גרימת מוות ברשלנות וקבע כי טווח הענישה נע בין 6 חודשי מאסר בעבודות שירות במקרה רשלנות קלה ועד 30 חודשי מאסר בפועל, במקרים החמורים והקשים ביותר.

אופן נהיגתו הרשלני של הנאשם נמצא ברף גבוה של רשלנות.

הנאשם נהג במשאית מערביל בטון, רכב כבד, המחייב את הנוהג בו במידת זהירות גבוהה ומוגברת והקפדה יתרה על אופן הנהיגה, שכן כל טעות בנהיגת רכב כבד עלולה להביא לתוצאות הרוות אסון, כפי שקרה במקרה שלפני.

בתי המשפט קבעו כי נהג רכב כבד נדרש לחובת זהירות מוגברת :

בע"פ 3883/04 כמיל אבו סיביה נ' מ.י. נאמר על ידי כבוד השופט א' פרוקצ'ה :

"פרנסתו של העורר היא בנהיגת משאית והדבר פועל לשני כיוונים: מחד-פסילת הרישיון מקפחת את פרנסתו ופרנסת משפחתו. מנגד, דווקא בשל היותו נהג מקצועי, המצוי רוב שעות היום כל הכביש, צפויה סכנה גדולה יותר מנהיגתו לשלום הציבור, ויש להקפיד עמו שבעתיים..."

ברע"פ 3761/11 מוחמד חלף נ' מ.י., נאמר על ידי כבוד השופט ס' ג'ובראן:

"המבקש נהג על משאית. כלי רכב רב עוצמה שככבד משקלו כך כובד האחריות המונח על הנוהג בו."

ברע"פ 8839/05 עמוס ראובן נ' מ.י. קבע כבוד השופט ס' גובראן :

"איני רואה גם מקום להקל בעונש בשל היות המבקש נהג מקצועי, המתפרנס מנהיגה. דווקא באדם, אשר נמצא שעות רבות על הכביש, טמונה סכנה רבה יותר לפגיעה באחרים באם יתרשל ויש מקום להביא גורם זה בחשבון."



הנאשם נכנס לצומת בעת שברמזור בכיוון נסיעתו דלק אור אדום ובכך מתבטאת רשלנותו הגבוהה. טרם כניסתו לצומת נעצר הנאשם וציית לאור האדום שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו אך בעוד האור האדום דולק, התחיל הנאשם בנסיעה, פנה שמאלה וחסם את נתיב נסיעת המנוח.

הנאשם הבחין כי ברמזור דולק האור האדום, שכן היה במצב של עצירה לפני הכניסה לצומת, ובכל זאת החליט להיכנס לצומת טרם התחלף האור האדום לירוק. אין מקום לטענה כי הנאשם לא הבחין באור ברמזור או כי מדובר בטעות אנוש, או כי הייתה זו רשלנות רגעית.

הנאשם לא התפרץ לצומת בנסיעה מהירה ופרועה אלא נכנס לצומת ממצב של עצירה ועל כן התנהגותו אינה נמצאת ברף העליון של הרשלנות.

לנאשם היה שדה ראייה פתוח לפניו ללא הפרעה והוא יכול היה להבחין ברכב המנוח המתקרב בנסיעה לצומת. למרות שתנאי הדרך אפשרו לנאשם להבחין ברכב, עוד ממרחק, הוא התחיל בנסיעה ובפניה שמאלה והמשיך עד לחסימת נתיב נסיעת המנוח וגרימת התאונה. הנאשם לא הבחין ברכב המנוח עד לתאונה על אף שהיה עליו להבחין בו ולפעול למניעת התאונה.

הנאשם מכיר היטב את הצומת ולכן, אופן כניסתו לצומת ממצב של עצירה בעוד האור האדום דולק ברמזור, כשעליו לדעת כי מתקרבת תנועה בכיוון הנסיעה הנגדי, מצביעה על רשלנותו הגבוהה.

המנוח נכנס לצומת בחסות האור הירוק שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו ולא יכול היה לצפות כניסתו לצומת באופן מפתיע של הנאשם. כאשר הבחין במשאית ניסה למנוע את התאונה על ידי הסטת רכבו ימינה אך ללא הועיל. אין רשלנות תורמת באופן נהיגת המנוח.

מתחם הענישה בעבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית נמצא בין 6 חודשי מאסר ל 30 חודשי מאסר בפועל ופסילה למשך שנים. בנסיבות בהן מדובר ברשלנות גבוהה כבמקרה שבפני, מתחם הענישה אינו כולל מאסר לריצוי בעבודות שירות אלא מאסר לריצוי בפועל ממש. בנסיבות אלה של רשלנות גבוהה נע מתחם הענישה בין 12 חודשי מאסר ל-30 חודשי מאסר.

לעניין הנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה

הנאשם נוהג משנת 1990 וצבר לחובתו 31 הרשעות קודמות. הנאשם הינו נהג מקצועי ונמצא שעות רבות בכביש. בנסיבות אלה, על אף שאין העבר התעבורתי תקין, אין זה עבר מכביד. אין לחובתו עבירות חמורות של אי ציות לתמרורים או אי ציות לאור אדום ברמזור וזוהי מעורבותו הראשונה בתאונת דרכים.



תסקיר שירות המבחן מפרט את נסיבותיו האישיות של הנאשם והשפעת התאונה על חייו וחיי משפחתו. הנאשם בן 42, נשוי ואב לארבעה ילדים, שניים מהם סובלים מבעיות בריאותיות ורגשיות. למרות הזמן שחלף מאז התאונה מתקשה הנאשם לתפקד מבחינה נפשית וסובל מסימפטומים פוסט טראומטיים, אך מסרב לקבל טיפול ועזרה בקשר לכך. הנאשם התייחס בצער וכאב לתוצאות הטרגיות של התאונה ולכך שגרם למותו של אדם אך מתקשה להתמודד עם אשמתו ואחריותו לתאונה וחוזר וטוען כי לא נסע באור אדום. שירות המבחן המליץ להסתפק בעונש שירוצה בעבודות שירות והטלת צו מבחן וכן המליץ כי במקרה בו יטיל בית המשפט מאסר ממש, להתחשב באורך תקופת המאסר ודחיית ריצויו למשך חודש לצורך סיוע לנאשם בשילובו במסגרת מאסר מתאימה.

בתאונות קטלניות נסוגות הנסיבות האישיות מפני האינטרס הציבורי והמשקל שיש לייחס להן הינו נמוך. רוב המורשעים בעבירות של גרימת מוות ברשלנות הינם אנשים נורמטיביים אך המחיר הבלתי נסבל של תאונות הדרכים בגביית חיי אדם מחייב ענישה קשה גם כאשר המורשע הינו אדם מן השורה שרשלנותו במקרה אחד זה גרם לתוצאה הקשה. שקלתי את עתירת המאשימה להשתתף פיצוי אך לאחר שבחנתי את הנסיבות המפורטות בתסקיר שירות המבחן והואיל לא הוצגו בפני ראיות לקביעת סכום הפיצויים, אני נמנעת מהשתתף פיצוי.

לאחר שבחנתי את הפסיקה שהוגשה על ידי הצדדים, את נסיבות התאונה, רמת הרשלנות הגבוהה והתוצאה הטרגית של התאונה, וכן את נסיבותיו האישיות והמשפחתיות של הנאשם והמצב הנפשי בו נמצא, אני סבורה כי יש להשית על הנאשם תקופת מאסר לריצוי בפועל בתוך מתחם הענישה.

נוכח כל האמור לעיל אני מטילה על הנאשם את העונשים הבאים :
20 חודשי מאסר לריצוי בפועל.

15 שנות פסילה. תקופת הפסילה תחושב מיום הפסילה המנהלית.

מאסר על תנאי של שנה למשך 3 שנים מיום שחרורו של הנאשם ממאסר אם יבצע עבירות של נהיגה בזמן פסילה או גרימת מוות ברשלנות.

קנס בסך 10,000 ₪ או 100 ימי מאסר תמורתם. הקנס ישולם בחמישה תשלומים חודשיים שווים מיום שחרורו של הנאשם ממאסר.

זכות ערעור כחוק.

החלטה

על פי המלצת שירות המבחן אני נעתרת לבקשת ב"כ הנאשם ומעכבת את ביצוע המאסר למשך 30 יום. הנאשם יתייצב למאסרו בבית סוהר הדרים ביום 3.4.14 עד השעה 1000, או על פי החלטת שב"ס, כשברשותו תעודת זהות או דרכון.

על הנאשם לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למימון מוקדם, עם ענף אבחון ומימון של שב"ס, טלפונים : **-
*****_** ,*****

להבטחת התייצבותו למאסר על הנאשם לעמוד בתנאים הבאים:

הפקדה של 5,000 ₪ במזומן. הסכום יופקד על ידי הנאשם בתוך 24 שעות.

הנאשם יחתום על התחייבות עצמית בסך 20,000 ₪.

עבד אל חכים עאסי יחתום על התחייבות צד ג' על סך 20,000 ₪.

אני מעכבת את יציאתו של הנאשם מן הארץ.

על פי הצהרתו של הנאשם נמצא דרכו במשטרת כפר סבא.

ניתנה והודעה היום ב' אדר ב תשע"ד, 04/03/2014 במעמד הנוכחים.