



## עפ"ג (באר שבע) 36118-02-15 - יובל חיים אסולי נ' מדינת ישראל

עפ"ג (באר-שבע) 36118-02-15 - יובל חיים אסולי נ' מדינת ישראל מחוזי באר-שבע

עפ"ג (באר-שבע) 36118-02-15

יובל חיים אסולי

ע"י ב"כ עו"ד אילון אורון

נגד

מדינת ישראל

ע"י ב"כ עו"ד דרור שטורק

בית המשפט המחוזי בבאר-שבע

[29.04.2015]

כב' ס. הנשיא השופטת ר. יפה-כ"ץ, אב"ד כב' השופט י. צלקובניק

כב' השופט י. עדן

### פסק דין

השופט י. צלקובניק:

המערער הינו נהג אוטובוס בחברת "אגד"; ביום 7.11.2011, בשעה 16:15, בחניון 'אגד' בבאר שבע, נהג המערער את האוטובוס בו נהג, לאחר, למרחק של כ- 19-31 מ', מכיוון טור אוטובוסים בו חנה האוטובוס, לעבר טור אוטובוסים שניצב מעברו השני של כביש, שחצץ בין שני הטורים. במהלך הנסיעה לאחר, פגעה הדופן האחורית של האוטובוס בדין אייזנר ז"ל, אחד מעובדי "אגד", שעמד ליד אחד האוטובוסים, מעבר לכביש. המנוח נפל על הכביש ונדרס למוות על ידי גלגלי האוטובוס. הוברר כי המנוח עסק אותה עת בשיחת טלפון מהטלפון הנייד שהיה ברשותו, כשגבו מופנה לעבר האוטובוס המתקרב לעברו, בו נהג המערער. מאחת העדויות עלה, כי ככל הנראה, היה למנוח לקוי שמיעה כלשהו. עוד עלה, כי המנוח, עמד עובר לפגיעה בו, ב"שטח מת" שבו לא ניתן היה בידי המערער, ממקום מושבו באוטובוס, להבחין במנוח באמצעות מראות האוטובוס; על האוטובוס לא הייתה מותקנת מצלמת טלוויזיה, ולא היו מצויים חישנים מתריעים, בעת הנסיעה לאחר, למעט צפצוף המושמע בנסיעה לאחר. בית המשפט קמא קבע, כי המנהלים באגד וקצין הבטיחות בכללם, לא פעלו, בשל סיבות תקציביות, להתקנת מצלמות אחוריות או מראות מיוחדות על האוטובוסים או בשטח החניון, שיאפשרו לנהג לצפות במתרחש מאחוריו בעת נסיעה, וטענו כי אינם מחויבים בהתקנת אמצעים מעין אלה, או בהצבת מכוון. במהלך הדיון בפנינו, הודיענו ב"כ המדינה, כי מפניית "אגד" עולה, כי הוחל, בינתיים, בהתקנת מצלמות אחוריות על האוטובוסים.



למערער יוחסו בבית המשפט קמא עבירות של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה, תשכ"א-1961 ונסיעה אחורנית, לפי סעיף 145(1) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961. המערער כפר באחריותו לתאונה, ובתום משפט הוכחות זוכה מאישומים אלה על ידי בית המשפט קמא (להלן: פסק דין הזיכוי). בנוסף יוחסה למערער עבירה של נהיגה ללא דיסקת טכוגרף, לפי סעיף 364ד(ב)(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961, בה הודה בבית המשפט קמא, ובגין עבירה זו נדון לקנס ולפסילה מותנית של רישיון הנהיגה.

המדינה הגישה ערעור על זיכוי של המערער ובפסק דין שניתן בבית משפט זה (ע"פ 13664-06-13) נקבע, כי יש מקום לקבלת הערעור; המערער הורשע בעבירות של גרימת מוות ברשלנות ונסיעה לאחור, והתיק הוחזר לבית המשפט קמא לצורך גזירת העונש (להלן: פסק הדין שבערעור).

בדיון המחודש בפני בית המשפט קמא, הוטל על המערער עונש של 6 חדשי מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות, וכן 6 חדשי מאסר מותנים למשך 3 שנים. בנוסף הוטלה על המערער פסילת רישיון נהיגה לתקופה של 6 שנים; נקבע, כי בשנתיים הראשונות ייפסל המערער לכל סוגי הרכב, ואילו בארבע השנים הנותרות ייפסל לנהיגת אוטובוס, ויותר לו לנהוג בסוגי רכב שונים, ובכללם ברכב פרטי. בנוסף, הוטלה על המערער תקופת פסילה מותנית בת 10 חדשים למשך 3 שנים, וקנס בסך של 2500 ₪ או 25 ימי מאסר תמורתו.

הערעור מופנה כלפי חומרת עונשי המאסר והפסילה. ב"כ המערער ציין, כי הגם "שהעונש אינו נחשב חמור ביחס לענישה המקובלת בתאונות דרכים קטלניות", הרי שבהתחשב ב"נסיבות החריגות ביותר" של האירוע, "הרשלנות המזערית" של המערער, רשלנות תורמת של המנוח וכן נוכח עיניו הדין שנגרם למערער עקב ההליך הפלילי שתחילתו בזיכוי וסופו בהרשעה, יש מקום להקלה המתבקשת. עוד נטען, כי יש להתחשב בנסיבות האישיות של המערער, שהינו בעל עבר תקין, אדם נורמטיבי מהשורה ובעל משפחה, וכי המערער אינו יכול עוד לעסוק בנהיגת אוטובוס, וכיום הוא עובד כסדרן בחברת "אגד".

מנגד, עותרת המדינה להותיר את העונש שהוטל על כנו.

דיון והכרעה

בפסק הדין שבערעור, נקבע, כי הגם שאין דומה נהיגה לאחור במגרש חניה לאוטובוסים לנהיגה כזו בלב שכונת מגורים, הרי שלא ניתן היה להתעלם מהראיות שעמדו בפני בית המשפט קמא, לפיהן מגרש החניה היה רחוק מלהיות "שטח סטרילי", וכי, ככל שקיימת הייתה כוונה למנוע כניסה בלתי מבוקרת של אנשים למקום, הרי שהמציאות בשטח באותם ימים, הייתה שונה בתכלית, ומעדויות נהגים ובעלי תפקיד, עלה, כי במגרש החניה "מסתובבים כל מיני אנשים", שאינם מעובדי המקום או הנהגים. המערער, ששימש כנהג אוטובוס בחברה מזה מספר שנים, אף היה מודע לכך כי נוכח תנועת האוטובוסים הערה, עוברים בין טורי האוטובוסים נהגים העוסקים במשימות נהיגה, וכך אף עובדי ניקיון ואחזקה שונים. לא למותר לציין, כי מעדויות נהגים בבית המשפט קמא, עלה, כי נוכח מצב דברים זה, ובהיעדרם של אמצעי ראיה לאחור כמתואר, הרי שנסיעה באוטובוס הייתה משולה למשחק ב"רולטה", ונטען כי במקום התרחשו, לא אחת, תאונות הגורמות לפגיעות רכוש.



בפסק הדין שבערעור נקבע, כי בצד הסיכון שנלווה לעצם הסעת האוטובוס לאחר על ידי המערער, לא התבצעה כל בדיקה ממשית של סביבות האוטובוס, עובר לתחילת הנסיעה, נוכח משך שהייתו של המערער באוטובוס, עד שהחל בנסיעה. המערער העיד אומנם, בבית המשפט קמא, כי בדק את סביבת האוטובוס לפני שעלה למושב הנהג, אולם לאחר בדיקה ראשונית זאת, שהה המערער כאמור, בתוך האוטובוס במשך דקות ארוכות, בלא שהנעשה בשטח ה'מת' מאחורי האוטובוס, היה גלוי לעיניו.

בפסק דין הזיכוי צוין, כי השהיה באוטובוס באותן דקות, התחייבה ממטלות הנהיגה של המערער, וכי לא ניתן היה לעזוב את האוטובוס בשל כך שמנועו פעל, לצורך עריכת בדיקה נוספת של סביבות האוטובוס. עם זאת, לא היה בקביעה זאת כדי לסייע למערער, שכן המניעה לערוך בדיקה חוזרת של אזור האוטובוס והנעשה מאחוריו, חייבה את המערער לנקוט אמצעים ממשיים אחרים, כדי לקדם פני סיכון צפוי כי אדם כלשהו ייקלע לתחום תנועת האוטובוס לאחר, שעה שלמערער היתה מגבלת ראות של הנעשה מאחוריו, נוכח מבנה האוטובוס ומגבלת הראות.

בנסיבות אלה, כך נקבע בפסק דין שבערעור, תוך הסתמכות על עניין חדריה (ד"נ 22/83, מדינת ישראל נ. אליהו חדריה פד"י לח (2), ע' 285), היה המערער מחויב בהצבת אדם מאחורי האוטובוס, שיכוונו בעת הנסיעה לאחור; צוין בנוסף, כי עובר לתאונה, היו מצויים במקום, לפחות שני אנשים נוספים - עובד תחזוקה ונהג שישב באוטובוס סמוך - בהם יכול היה המערער להיעזר לצורך הכוונה והתרעה, וזאת כדי למנוע פגיעה אפשרית באדם שעלול היה להיקלע אל תוך נתיב נסיעת האוטובוס, בעת תנועתו לאחור.

ב"כ המערער טען, כי ניתן להקל עם המערער ולהפחית מעונשו, בעיקר נוכח קביעת בית המשפט קמא בעת גזירת העונש, לפיה "רף הרשלנות של (המערער) בפרשה זו נמוך עד נמוך מאד". צוין, כי כמו גם בפסק דין הזיכוי, ניתן משקל לכך שהאוטובוסים לא צוידו באמצעי ראייה לאחור, בשל שיקולים תקציביים, ונקבע כי לא ניתן להתעלם מאחריותם של המנהלים במקום, ובכללם קצין הבטיחות, שהיו ערים למגבלות וסיכוני הנהיגה, והסכימו, בשתיקה, לדרך הנהיגה במגרש החניה, ללא שימוש במכון.

עוד מפנה ב"כ המערער לקביעות בגזר הדין, כי המערער נסע לאחור בצורה איטית, כאשר נשמעת מהאוטובוס התרעת רוורס, והוא אף עצר את הרכב פעמיים, לפני הכביש עליו נעו אוטובוסים אחרים; בנוסף נטען כי המנוח גילה אי זהירות, נוכח כך שעמד במקום בו אמורים לנוע אוטובוסים, ושוחח בטלפון. לא מצאנו מקום לקבלת הערעור.

כאשר נקבעת אחריותו של נהג לתאונה קטלנית בדרך נהיגתו "ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה לנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עיקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה" (ע"פ 6755/09 ארז אלמוג נגד מדינת ישראל, ניתן ביום 16.11.2009).

העונש נקבע במידה רבה, על פי מידת הרשלנות שגילה הנהג בנהיגתו, וכפי שכבר נפסק, אין ליתן משקל רב מדי לשיקולים אישיים או משפחתיים בעת שדנים בעבירה, בשל "ביצועה השכיח גם על ידי אנשים נורמטיביים".



אחריותו של נהג לדרך נהיגתו ולתוצאותיה, הינה בראש ובראשונה אחריות אישית ועצמאית. בפסק הדין שבערער, צוין, כי גם אם פשה נהג רשלני במגרש החניה של אגד, ונהגי אוטובוסים במקום, נסעו לאחור, בדרך של נהיגה "עיוורת", ללא מכוון, כמעשה שגרה, אין בכך כדי לפטור את המערער מאחריותו לתאונה, זאת גם אם האחראים במקום, היו ערים לתופעה נפסדת זאת ולא עשו דבר לשנותה. היעדרם של אמצעי ראייה לאחור באוטובוסים, כמו גם האפשרות להיקלעות עוברי דרך למסלולי נסיעת האוטובוסים, והשהיה באוטובוס קודם לתחילת הנסיעה, היו נתונים ידועים מראש, שהטילו חובה על המערער, למצוא מכוון אנושי קודם לתחילת התנועה לאחור, וכאמור, עלה, כי לא היה צורך במאמץ מיוחד למציאת מכוון בנסיבות האירוע. במצב דברים זה, לא יכול היה המערער לעצום עיניו נוכח סיכוני הנהיגה, ולא לעשות דבר בעניין, תוך הטלת האחריות לתאונה על היעדרם של אמצעי התרעה טכניים.

בית המשפט קמא עמד על התוצאות הרוות האסון של התאונה, ועל "ההלם והצער שנגרם למשפחת המנוח כתוצאה ממותו בטרם עת", כפי שעלה מתסקיר שירות המבחן. לנסיבות אלה יש ליתן משקל ממשי בגזירת הדין, וגם אם גילה המנוח אי זהירות מסוימת בכך שניצב סמוך למקום תנועת האוטובוסים, ולא הבחין במתרחש, הרי שאין בכך כדי להשפיע על קביעת רשלנותו של המערער, שבנסיבות שתוארו, אין אנו סבורים כי היתה מן הנמוכות כפי שנקבע בגזר הדין.

בית המשפט נתן משקל לרקעו החיובי של המערער, בן 46 ובעל משפחה, ולטלטלה הקשה שפקדה את המערער בעקבות תוצאות התאונה והשלכותיה הכלליות על חייו. בית המשפט התחשב בכך שהמערער לא נהג בפזיזות, ולא התפרץ לדרך, ואף הושמעו צפצופי התרעה עקב התנועה לאחור. לכל אלה ניתן ביטוי נאות בעת קביעת מתחם הענישה, תוך שבית המשפט נמנע בסופו של דבר, מהטלת מאסר ממשי, מאחורי סורג ובריח, ואף נקט בדרך של קציבת עונש מתון במשכו של פסילת רישיון הנהיגה, תוך שיתאפשר למערער לנהוג כבר לאחר שנתיים בסוגי רכב שונים, הגם שלא באוטובוס. נוכח האמור, ולאור תוצאותיה הקשות של התאונה, לא ראינו מקום להקלה נוספת בעונשו של המערער, מעבר להתחשבות אותה גילה בית המשפט קמא בדרך קציבת העונשים.

הערעור נדחה לפיכך.

הודע לנו, כי המערער החל כבר בנשיאת המאסר בדרך של עבודות שירות, ומכאן שאין מקום ליתן הוראות נוספות על אלה שכבר ניתנו בבית המשפט קמא.

ניתן היום, י' אייר תשע"ה (29 אפריל 2015), במעמד הצדדים.