

גמ"ר 484/11/10 - פרקליטות מחוז דרום שלוחת לכיש נגד יעקב ישראל
ישראל

בית משפט השלום לתעבורה באשדוד

גמ"ר 484-11-10 פרקליטות מחוז דרום שלוחת לכיש נ' ישראל
15 ספטמבר
2016

בפני כב' השופט בכירה רבקה שורץ

המאשימה

פרקליטות מחוז דרום שלוחת לכיש

נגד

הנאשמים

יעקב ישראל ישראל

nocchim:

ב"כ המאשימה: עו"ד ודים סיגל

ב"כ הנאשם: עו"ד יגאל טמיר

הנאשם nocch.

גזר דין

פתח דבר

עסוקין בתאונת דרכים מיום 10.8.2012 שאירעה בפגש מסילת ברזל 252 - עם כביש 353, בין רכבת ישראל לבין אוטובוס צייר בו נהג הנאשם.

עמוד 1

כתוצאה מהתאונה **קופחו חיים של 7 נוסעים האוטובוס**, כולם בני משפחה אחת ואילו נסע שישב ליד הנאשם והנ帞ם עצמו נחבלו בಗופם.

הנ帞ם ניהל הילך ממושך של שמייעת ראיות.

בתום פרשת התביעה חזר בו הנ帞ם מכפירה, כתוב האישום תוקן בהסדר טיעון בשל כשלים בראיות ומחדרי חקירה.

כתב האישום המתוקן כלל נסיבות עובדיות אליהן בית המשפט נחשף במהלך שמייעת הראיות.

הנ帞ם הודה בעובדות כתוב האישום המתוקן והצדדים הגיעו להסדר מסגרת לעניין העונש (הודעה על הסדר טיעון **מבחן 1**).

בעקבות חזרת הנ帞ם מכפירתו, כאמור לאחר ניהול מספר רב של ישיבות במהלך הוגש מסמכים רבים הן מטעם המאשימה והן מטעם ההגנה, לרבות חוות דעת הפסיכיאטר המ徇ז אשר מצא את הנאשם כשיר לעמוד לדין, העידו עדדים לעונש והוגשו גילוי הרשותות (**ה/33**), מכתב של הרב אורן זוהר, המהווה דמות סמכותית לנ帞ם, ליווה אותו במהלך התנהלות ההליכים, וויאד כי הנ帞ם מבין את תוכנו של ההסדר ומשמעותו (**מבחן 2**) (בנוסף להסבירו של בית המשפט, מכתב של משפטת קורבן העבריה (**ג/27**), מכתב של עו"ד ידידה מצגר (**ג/28**), הودעה על הסדר פשרה באחת התביעות הכספיות שהוגשו כנגד הנ帞ם (**ג/33**) והעתק כתוב התביעה האזרחות שהוגש כנגד הנ帞ם ע"י רכבת ישראל(**ג/34**)).

لتיק בית המשפט הוגש גם תסוקיר שירות המבחן, חוות דעת הממונה על עבודות שירות ומסמכים רפואיים מתיקו הרפואי של הנ帞ם (המסמכים הרפואיים חסויים - סומנו **במח/1-במח/22**).

טיעוני הצדדים לעונש-

תמיצית טיעוני המאשימה לעונש

בפתח דבריו הבahir ב"כ המאשימה כי עמדת המדינה במסגרת הסדר טיעון זה- הינה עמדה מוקלה מאוד שאינה מבטאת את עמדתה העקרונית בתיקים בהם מורשעים נאים בעבריה של גרים מות ברשנות. ב"כ המאשימה ציין כי אלמלא הנסיבות החיריגות הנוגעות לתיק זה הייתה המאשימה עותרת לעונש מאסר של בין 3 ל-6 שנים.

ב"כ המאשימהמנה בפני בית המשפט את השיקולים אשר גרמו לגיבוש הסדר הטיעון, הן אלו הנוגעים לנסיבות ביצוע העבריה והן אלו הנוגעים לנאמם. שיקולים אלו הביאו לתיקון עובדות כתוב האישום ובאו לידי ביטוי בסעיף 11 לכתב האישום המתוקן ובסעיפים 11-8 לsicomi המאשימה לעונש.

בין השיקולים נימנו **בעיות תשתיות** הקשורות לעומס התמרורים וחוסר בהירות בהכוונה בכביש בו נסע הנ帞ם, שימוש באוטה עת כביש גישה למסילת ברזל והיה גם אתר עבודה, **מגבלה בשدة הראייה** בכיוון נסיעת הנ帞ם, **התקרבות הרוכבת למפגש במהירות 120 קמ"ש והיעדר אמצעי אלקטרוני** להתריע על הימצאות רכב על הפסים.

ב"כ המאשימה התייחס גם לעדות הבחן שבמהלך עדותו בבית המשפט, התקשה להסביר דברים שנכתבו על ידו בדו"ח הבחן שהיוו בסיס לכתב האישום המקורי.

שיקולים נוספים שצינו ע"י ב"כ המאשימה כacula שהובילו להסדר הטיעון ואשר פורטו בסעיף 11 לsicomiya המ מצבו הנפשי של הנאשם, תולדת פוטט טראומה ממנה סובל מאז התאונה (מצב עליון ניתן למדוד הן מחוות הדעת הפסיכיאטרית שהוגשה בבית המשפט והן מהתרשםות בלתי אמצעית מההתנהגות הנאשם בדינום), חיסכון בזמן שיפוטי, נטילת אחירות על ידי הנאשם (סעיף 16 לsicomiya המאשימה), בקשת נציג משפחות קורבנות העבירה שלא למצות עם הנאשם את הדיון והליך הגישור המורכב אשר בסופו הביא להסדר המסדרת (סעיפים 11 ו-12 לsicomiya).

ב"כ המאשימה ביקש מבית המשפט לכבד את **טוווח** הסדר הטיעון אף שהוא חורג לקולא מדיניות הענישה במקרים דומים.

במסגרת הסדר הטיעון ביקש ב"כ המאשימה לאמץ את הרף העליון של ההסדר ועתר להטלת **מאסר בפועל למשך שניםיים, מאסר על תנאי ופסילת רישון הנהיגה של הנאשם לצמיתות.**

ב"כ המאשימה נימק את עתרתו בחומרת נסיבות ביצוע העבירה כמפורט בסעיף 12 לכתב האישום, בו מתואר כי הנאשם לא הבחן מעוד מועד במחסום הרכבת הסגור ובאור האדם המהבהב של המפגש, משמע- הנאשם התרשל ולא מילא את חובות זהירות המוטלות עליו כנהג בכלל וכנהג המתקרב למפגש מסילת ברזל כשהוא מסיע נוסעים בפרט.

ב"כ המאשימה הדגיש לחובת הנאשם את העובדה שנаг ב מהירות הפחותה מהמהירות המותרת, מהירות שאפשרה לו לעוזר רכבו **לפניהם** הגעתו למחסום.

הבקשה הנוגעת לאורך תקופת המאסר נומקה ע"י ב"כ המאשימה באחריות העיקרית של הנאשם לקרוות התאונה ובפרט הרשלנות המזוהה לו, חרף תיקון כתוב האישום.

ב"כ המאשימה טען, כי עדותה העונשית של המאשימה בכל הקשור לתקופת המאסר בפועל משקפת בצורה הראיה והנכונה ביותר את האיזון שנכנן לעשות במקורה דן, כאשר מצד אחד - הנאשם זה שנושא באחריות המרכזית והעיקרית לגרימת התאונה, בה קופחו ח"י **7 נסעים** ברכבו, ומצד שני התחשבות בתרומות רשלנות מסוימת מצד גורמים נוספים לתאונה, מחדרי החקירה והתחשבות בנסיבות האישיות של הנאשם.

באשר לתקופת הפסילה - הינה ב"כ המאשימה בין היתר לגילוין הרשות של הנאשם (**ת/33**) ולחומרה הנעוצה בעבירה שביצע הנאשם לאחר קרוות התאונה, בהיותו פסול מלנהוג בתיק דן.

ב"כ המאשימה סבור, כי נוכח החומרה העולה מעובדות כתוב האישום וממספר הקורבנות הגבוה לרבות העובדה כי התאונה היא תוצאה ישירה של ניגומו הרשלנית של הנאשם, ראוי למצות עם הנאשם את הדיון ולגזר עליו פסילת רישון לצמיתות.

בהתיחס למסקירת המבחן - ביקש ב"כ המאשימה לדוחות המלצותיו נוכח התיחסותו הגורפת לנסיבותו האישיות והמשפחתיות של הנאשם מבלתי להתייחס לנסיבות ביצוע העבירה, עדותה הנאתם ביחס אליה ושיקולים רלוונטיים נוספים הקשורים למקורה, כפי ששירות המבחן נהוג לעשות במקרים אחרים.

עוד ציין ב"כ המאשימה כי מהמסקירות מצטיירת תמונה של אדם מתפרק בתחוםים העיקריים של חייו, אדם העובד לפרנסתו ומתפרק כהורה לידיו, תמונה שעומדת בסתריה מוחלטת לזה המוצגת מטעם הנאשם במהלך הדיונים ולקו

ההגנה, הגורסת כי מצבו של הנאשם מצדיק הטלת עונש מאסר לריצוי בעבודות שירות ולא לריצוי מאחורי סורג ובריח.

תמצית טיעוני ההגנה לעונש:

לעוניין רף הרשלנות - ב"כ הנאשם גורס כי נסיבות המקירה דן מתיישבות עם מסקנה שרשលנותו הינה ברף הנמור.

ב"כ הנאשם היפנה למועד התאונה, שעת התאונה, חלוף הזמן, נסיבות קרות התאונה- מגבלת ראות בין היתר על רקע שעת הדמדומים, תנאי הסביבה והתשתיות עליה היו אמונים גורמים ברכבת ישראל, מהירות הנסיעה של הנאשם הייתה מזו המותרת.

ב"כ הנאשם טען כי תנאי המקום והזמן יצרו קושי לנԱשם להבחן מבעוד מפגש הרכבת יצרו אצלו גורם מפיען שהבחין לראשונה במחסום הסגור (סעיף 5 לסיומי ההגנה לעונש).

ב"כ הנאשם גורס כי הפעולות שננקטו ע"י הנאשם בנסיבות, טרם הגיעו למסילת הברזל, קרי הבלימה והסתליה ימינה היו פעולות של נוג סביר.

ב"כ הנאשם סבור כי קיימת רשלנות תורמת הן מצד נהג הקטר שהגיע מצפון, הבחן ברכב הנאשם על המסילה ופגע עם חיות הרכבת בדופן אחורי ימני של רכב הנאשם במהירות 120 קמ"ש והן מצד רכבת ישראל ומע"צ אשר היו אחראים על התשתיות במוקם ועל הצבת התמരורים נכון העבודות שבוצעו אותה עת בין מסילת הרכבת לכיביש (סעיפים 15-7 לסיומי ההגנה לעונש).

ב"כ הנאשם הדגיש את גודש התמരורים אשר הקשו על הנאשם להבחן מבעוד מפגש מבעוד מועד, היפנה לדוח צוות בדיקת הרכבת שנמונה ע"י משרד התחבורה (נ¹⁹), לסוג מהזיר האור בו היה מצופה המחסום שאינו תואם את ההנחיות, להיעדר תחזקה הולמת לרובד הכביש על אף הבלאי שנוצר לכיביש עקב תנועת המשאיות באתר העבודה לאורך שנים ולמקדם החיכון הנמור של הכביש בנסיבות אשר גרם לרכב הנאשם להחליק בעת הבלימה.

עוד היפה ב"כ הנאשם לצמצום משלשי הראות המגדירים את קו הראייה של נהג המתקרב למסילת רכבת לצורך קבלת החלטה נכונה אם לעבור את המפגש אם לאו ולהשלכה שיש לאורך צלע הראות על התאמת מהירות הנסיעה של הרכבת (כל שצלע הראות קצר יותר יש להפחית את מהירות נסיעת הרכבת). צלע הראות ימינה לכoon ממנה הגיעו הרכבת צומצם בשל חסימה בשדה הראייה שנוצרה ע"י בסיס מתקן המחסום, השירותים הקיימים ומבנה התצפיתנית וצלע הראייה שמאליה למסילה צומצם בשל סוללת העפר של ההפרדה המפלסית משמאל (ראה: עדות הבוחן עמ' 158 לפניו ש' 15).

ב"כ הנאשם הצביע על **מחגלי חקירה** שנחשפו במהלך שמייעת הראות ובין היתר לכך שהמשטרה לא חקרה אף גורם של רכבת ישראל או מע"צ לעניין הצבת משלשי הראות, הצורך להקטין מהירות נסיעת הרכבת בשל צמצום הרכבת המפלסית, אופן הצבת המחסום, תחזוקת המפגש, חסר באמצעות אלקטرونים בפגש והסדרי התנועה והתמരורים על תוויאי נסיעתו של הנאשם ובמפגש.

ב"כ הנאשם ציין את עדותו של סנ"צ נעם בגיןסקי, שאישר כי בחקירה התאונה כלל לא ניתנה הדעת לאחוריותן של רכבת ישראל ומע"צ, לקשיי הריאות העולמים מעדתו של הבודח המשטרתי מר אליעזר בלילטי, שהיה אחראי על החקירה, בין היתר על רקע העובדה כי זו הפעם הראשונה שביצעו חקירת תאונת רכבת, לחסור בקיימותו של הבודח בהנחות ותכנון מפגשי מסילת ברזל, להיעדר תיעוד נזקים, לחסרים בתיעוד נתונים ומועדם ביצוע פעולות, לחישובים שאינם מתבססים על נתונים בהתאם מלאה לנسبות קרות התאונה (למשל לא נלקח נתון של זמן תגובה מפתיע עבור הנג) (סעיף 16 לסיכון ההגנה לעונש).

ב"כ הנאשם הינה להעדר אמצעי אלקטרוני במפגש להתריע לנוגה הרכבת על הימצאותו של רכב על המסילה ועל כך שהתקפיטנית דיווחה למועדן של הימצאות רכב הנאשם רק לאחר קרות התאונה (סעיפים 12 ו-13 לסיכון ההגנה).

ב"כ הנאשם גורס כי **הרשנות התורמת של רכבת ישראל ומע"צ** לקרים התאונה חמורה ומשמעותית.

ב"כ הנאשם הביע תמייהה, תדעה וצער על כך שמשטרת ישראל לא חקרה כנדרש את נסיבות קרות התאונה בשל מחדר חקירותי, העדר ידע ויכולת מכך עיראת מספקת לחקירת הנסיבות הנוגעות לרכבת ישראל ומע"צ, מחדר בגין הגורמים האחראים ברכבת ישראל ובמע"צ לא הוועמדו לדין על אף הנسبות והנסיבות המזעירות של התאונה (סעיפים 14 ו-15 לסיכון ההגנה).

לעוני נסיבותו האישיות של הנאשם הינה ב"כ הנאשם לעדויות עדי ההגנה לעונש המתארות את מצבו הנפשי של הנאשם את הסיכון והקושי הכרוך בRICT עונש מסר מאחריו סORG ובריח.

ב"כ הנאשם תיאר את נסיבותו האישיות של הנאשם ואת מצבה הכלכלי של המשפחה, הנתמכת ע"י קופת הצדקה של עיר מגורי. ב"כ הנאשם למסמכים שהוגשו במסגרת הטיעונים לעונש המלמדים על הקשיים הכלכליים בהם שריה המשפחה ועל התביעות הכספיות, שהוגשו נגד הנאשם בעקבות התאונה ע"י חברות הביטוח (הכשרת "ישוב וקרנית שלחה לנאים הודיעת צד ג') וע"י רכבת ישראל (ג/28, ג/29, ג/33, ג/34).

ב"כ הנאשם הדגיש את הנטל המוטל על כתפי אשת הנאשם, הקשיים שחווים לידי הנאשם, מצבו הבריואתי של הנאשם, הטרואמה הנפשית שחווו בעקבות התאונה, השלכה שיש לטראומה זו על תפוקודו היומיומי ועל חי' בני משפחתו, היותו מתופל במרכז רפואי על רקע מצבו הנפשי, האבחנה הרפואית שאובחנו ע"י מומחה רפואי לעוני הפרעה אישיותית ממנה סובל הנאשם לרבות לשיעור הנכונות שהמליץ לקבוע לנאים (סעיפים 26-17 לסיכון ההגנה לעונש).

ב"כ הנאשם הדגיש את הגינותה של המאשימה שציינה בטיעוניה לעונש, כי תיקנה את כתוב האישום על בסיס הקשיים הראיתיים שנתגלו במהלך החקירה, ובכלל זה על בסיס עדותו של הבודח, שלא הצליח להסביר לבימה"ש את מה שנכתב על ידו בדו"ח הבודח, ופרטה את השיקולים שעמדו בפניה והביאו להסדר הטעון. ב"כ הנאשם סבור כי השיקולים שציינו בטיעוני המאשימה תומכים בעתרת ההגנה להתחשב לקלוא בנאים, בשלב גזירת הדין.

ב"כ הנאשם ביקש להתחשב בהודית הנאשם, בחיסכון זמן שיפוטי ובהיותו אדם נורטטיבי.

ב"כ הנאשם ציין כי במקרה דנן לא נלויות לרשות נסיבות חמורות או עבירות נלויות חמורות.

ב"כ הנאשם העלה בטיעונו את עניין היכרותו של הנאשם עם משפחת קורבנוט העבירה, העובדה כי המשפחה סלחה לו

על התוצאה והביעה משאלת לא לפגוע בנאשם ובני משפחתו. ב"כ הנאשם סמרק טיעונו זה על מכתב משפחתי המנוון (נ/27).

ב"כ הנאשם ביקש להסתמך על המפורט בתסקירות השירות המבחן לעניין מצבו השברירי של הנאשם, לעובדה כי במהלך השנה האחרונות חלה התאוששות הדרגתית במצבו בכך שהחל לתקן בעבודה ובקהילה לילדיו ולהחש כי מסר עלול לגרום לו לרגרסיה.

ב"כ הנאשם העלה חשש כי לא ניתן לשחררו מהטלת מאסר בגין כתלי הכלא.

ב"כ הנאשם הסבור כי רשלנותו הייתה רשלנות רגעית בהתחשב בתנאים ששררו במקום התאונה עברו להתרחשותה, אליהם התייחסה גם המאשימה בטיעוניה (סעיפים 10-8 לטיעוני המאשימה לעונש).

בהתחשב בכללו טיעוני ביקש ב"כ הנאשם להימנע מהטלת מאסר בפועל כהמלצת שירות המבחן.

ב"כ הנאשם ביקש גם להימנע מהטלת רכיב עינוי כספי על הנאשם בין אם קנס ובין אם פיצוי לטובת משפחתו קורבנות העבירה וכן עתר להסתפק בפסילה שRICTה הנאשם מיום התאונה עד היום.

עדויות עדוי הגנה

בית המשפט שמע עדויות עדוי הגנה לעונש אשר דיברו בשUCHו של הנאשם, אופיו הטוב וההתנדבותי כפי שהכיר אותו טרם התאונה ותיארו את השבר הגדול שפוך את הנאשם ובני משפחתו מאז התאונה.

עה/1 כב' הרב אורן זוהר הבahir כי הינו קשור לקהילה במקום מגוריו של הנאשם דרך אחד מבניו, הוא מכיר את משפחתו הנאשם ומכיר גם את משפחתי המנוונים.

העד ציין כי מהיכרותו עם הנאשם ובני משפחתו הוא סבור שהעונש שנconi להטיל על הנאשם יאפשר לו לתקן בקהילה. כב' הרב הביע חשש כי כל עונש יגרום למשבר משפחתו גדול. באשר למשפחתי המנוונים הגיע כב' הרב מכתב שנערך על ידם למדוד על עמדתם לעונש ויחסם לנאשם ולבני משפחתו (נ/27).

גם הרב אהרון זוהר (**עה/2**) העיד על הקשר שלו עם משפחתו הנאשם, תיאר את קשיי אשת הנאשם המתמודדת עם על הפרנסה וגידול הילדים הסובלים אף הם מחסר יציבות בשל מצבו של הנאשם עד כי נזקקו לטיפול פסיכולוגי.

כב' הרב מסר כי הקהילה תומכת במשפחה כלכלית בסיווג קופת צדקה של עו"ד מצגר (**עה/4**) המנהל אותה בהתנדבות.

כב' הרב תיאר את משפחתו הנאשם כמשפחה מלוכדת וביקש לשקל את הנזק שעלול להיגרם למשפחה אם ינותק הנאשם מהם לצורך ריצו עונש.

רב בית הכנסת מר רובין מרדיCI (**עה/3**) אף הוא העיד לזכות הנאשם. בעדו תיאר את הנאשם כבעל נפש יהודית, סיפר על האדם שהכיר טרם התאונה על תרומותיו לציבור גם מבעלי שהתקבש לעשות כן וכי צד נוגה לתקן ולהסתכל על

ה חיים באופן מעורר השראה. לטענת העד לא ניתן להשוו את דמותו של הנאשם בעבר לזו השבורה של היום. העד סבור כי מאז התאונה ועד היום מצוי הנאשם בגלות נפשית קשה יותר מוגנות של הלהקה או גלות של כלל וכי מצוקתו מדרישה שינה מעיניו של הנאשם, אשתו ולדיו. העד תאר כי הנאשם סובל מАЗ התאונה, נסגר ונחבא בתוך עצמו, עצוב, מנוטק רגשית ולא מתפקיד כבעל וכאב לילדיו מАЗ התאונה ובגינה. רב בית הכנסת סבור כי שליחת הנאשם אל בין כתלי הכלא עלולה לגרום לניגוד נזק בעוד שהטלת עונש של עבודות שירות תביא תועלת לו ולקהילה.

עה 4 - עו"ד ידידה מציג תיאר את המשא המוטל על כתפי אשת הנאשם אשר נעזרת בו ובקופת הצדקה. עו"ד מציג העיד כי הקופה מסיעת למשפחה הניגוד כלכלית וממנת גם טיפולם להם נזקים ילדי הנאשם. עוד ציין העד כי הוא מכיר את הנאשם וمبקש כי בית המשפט יבין את מצוקתו של הנאשם ולא יראה בהיעדרו מידיונים זלזול. הוסיף העד ומסר כי הנאשם השתלב בעבודה, נכנס לשגרה, עושה מאמצים לעמוד בתחשיבותו וזמן נסיך דבר המשיע ותרום למצבו הנפשי ומצב רוחו.

לבסוף העידה גם אשת הנאשם הגב' נועה ישורון (**עה 5**). העדה גוללה בפני בית המשפט את ההתחדשות הלא פשוטה עם הבית והילדים, את הקשיים שעובר הנאשם, הסתగותו, בריחתו מהמציאות, את הנטל הכלכלי המוטל על כתפיה בעיקור ואת ההילך השיקומי שהניגוד מצוי בו במהלך השנה וחצי האחרון (עמ' 393 לפ"ו ש' 32).

העדה צינה כי על אף הקשיים הנובעים מהתנהגו של הנאשם בבית יקשה עליה להtentק ממנו, אם יוטל עליו עונש מאסר. בនוסף מצינת העדה כי בדרך כלל הנאשם צריך תרופה נגד דיכאון ובאשר לתרופה חזקה אחרת, דיווחה כי הוא צריך אותה אך בימים קשים שעוברים עליו.

נסיבות האישות של הנאשם לרבות נסיבותה הלא פשוטות של אשת הנאשם וילדיה ומצבם הכלכלי יילקחו בחשבון כשיעור בגזירת הדין.

ב"כ הצדדים הגיעו פסיקה שתיסקר על ידי בית המשפט בהמשך, לתמיכה בעמדותיהם העונשיות השונות.

דין

המסגרת הנורמטיבית

עסוקן בתאונת דרכים בגינה קופחו חי אדם.

סעיף 64 לפקודת התעבורה (נוסח חדש) התשכ"א- 1961 קובע:

העוור עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תש"ז-1977, תוך שימוש ברכב, דינו - מאסר שלוש שנים ולא פחות משישה חודשים; אולם רשאי בית המשפט, אם ראה שהנסיבות מצדיקות זאת, שלא לפסק מאסר מינימום כאמור מטעמים שיפרש בפסק הדין. מיום 6.12.1979

תיקון מס' 15

ס"ח תש"מ מס' 949 מיום 6.12.1979 עמ' 22 (ה"נ 1396)

64. העוור עבירה לפי סעיף 218 לפקודת החוק הפלילי, 1936 תוך כדי שימוש ברכב, דינו - מאסר שלוש עמוד 7

שנים ולא פחות משלשה חדשים, או מאסר כאמור וקנס חמשת אלף לירות מאה אלף לירות; אולם רשיי בית המשפט, אם ראה שהנסיבות מצדיקות זאת, שלא לפסק מאסר מינימום כאמור מטעמים שיפרשו בפסק הדין.

מיום 21.8.1996

תיקון מס' 40

ס"ח תשנ"ו מס' 1599 מיום 21.8.1996 עמ' 379 (ה"ח 2480)

64. העובר עבירה לפי סעיף 218 לפקודת החוק הפלילי, 1936 סעיף 304 לחוק העונשין התשל"ז-1977 תוך כדי שימוש ברכב, דינו - מאסר שלוש שנים ולא פחות משלשה חדשים, או מאסר כאמור וקנס מאה אלף לירות; אולם רשיי בית המשפט, אם ראה שהנסיבות מצדיקות זאת, שלא לפסק מאסר מינימום כאמור מטעמים שיפרשו בפסק הדין.

מיום 30.3.2004

תיקון מס' 60

ס"ח תשס"ד מס' 1933 מיום 30.3.2004 עמ' 338 (ה"ח 9)

64. העובר עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין התשל"ז-1977 תוך כדי שימוש ברכב, דינו - מאסר שלוש שנים ולא פחתות משלשה חדשים, או מאסר כאמור וקנס מאה אלף לירות ולא פחתות משישה חודשים; אולם רשיי בית המשפט, אם ראה שהנסיבות מצדיקות זאת, שלא לפסק מאסר מינימום כאמור מטעמים שיפרשו בפסק הדין.

בע"פ 09/09 6755 אלמוג ב' מ"י, הרכב: הש' ס. ג'ובראן, הש' י. דנצינגר, הש' נ. הנדל, **16.11.09**, נקבעו השיקולים המנחהים בקביעת גזר דין בתיק של גرم מוות ברשלנות, **המדובר בשלושה שיקולים: האחד - עקרון קדושת החיים ואינטראס הרתעה; השני - המשקל של נסיבות אישיות של הנאשם בעבירה זו שאינו כפוי שניית בעבירות פליליות אחרות הן בשל אופייתה המיעוד של העבירה הנדונה שאינה מלאה כוונה פלילית, והן בשל ביצועה השכיח בעיקר על ידי אנשים נורמטיביים; השלישי - רף הרשלנות;**

הוראות תיקון 113 לחוק העונשין הקבועות בסעיפים 40 א' עד 40 י' לחקוק חלות בעניינו בשם לב למועד הינתן הכרעת הדין (סעיף 3 לתיקון שעוסק בתחום).

על פי התקיון הנ"ל חייב להיות **הlimah** בין נסיבות ביצוע העבירה ועשה העבירה לבין העונש.

על בית המשפט לבחון את נסיבות ביצוע העבירות וחומרתן, את מידניות העונשה ומידת הפגיעה בערך המוגן.

מדיניות העונשה

"... **הקטל הנורא בככבי הארץ מחייב אותנו להקשוט את לבנו ולנהוג עם עבריינים כאלה במידת הדין ולא**

עמוד 8

במידת הרחמים... " [ע"י: רע"פ 1899/05 ב' דין נ' מדינת ישראל, תק עליון 2005 (2) , 956 בעמ' 957].

בשל ריבוי התאותות ברוחבי הארץ הגבות מחיר דמים יקר נפסק לא אחת, כי יש צורך להעביר לציבור מסר ברור ומרთיע באמצעות כל הענישה. ההחמרה במידיניות הענישה באהה לידי ביטוי בהטלת עונשי מאסר ופסילת רישון לתקופה ממושכת על אף שברוב המקרים מדובר בנוהגים נורמטיביים.

לא אחת נקבע כי "אין מקום לענישה שלחנית מדי... יש להעדיף את הצורך להעביר לציבור מסר ברור ומרתיע..." [ע"י: רע"פ 2842/96 **חולון ויקטור נ' מ"**, כב' הש' י. טירקל (6.6.96) וע"פ 6064/05 **ליוחן שורubi נ' מ"**, הרכב כב' הש'א. ריבלין, ע. ארבל, ס. ג'ובראן (1.9.05)].

מנגד הענישה בעבירות של גרם מות ברשלנות רחב- ברף הנמור של מדיניות הענישה ניתן ללמוד על מקרים בהם הוטלו **6** חודשי מאסר לרצוי בדרך של **עובדות שירות** וזאת כshedevor ברף רשלנות נמור במילוי או רשלנות תורמת גבואה או נסיבות חריגות [ע"י: רע"פ 5365/13 **טואפרה הitem נ' מ"**, הש' א. שהם (24.12.13), רע"פ 12/4892 **אבנער לוי נ' מ"**, הש' א. רובינשטיין (7.9.12)], ואולם, ברף העליון של המדיניות, ניתן למצוא שהוטל **עונש מאסר בן חמיש וחצי שנים**, כשהרשנות גבואה או כshedevor בריבוי קורבנות [רע"פ 4892/14 **עיסא שאker נ' מ"**, הש' א. שהם, 15.7.14, עפ"ת 12-03-6532 **בהג'ת גאנט נ' מ"**, הרכב הש' ר. שפירא, א. קיסרי, ע. זרנוקין (17.6.12), רע"פ 698/14 **מוחמד אלג'BOR נ' מ"**, הש' א. שהם (25.3.14) (להלן: "ענין אלג'BOR")].

באשר **לרכיב פסילה** המחוקק קבע פסילת מינימום בת שלוש שנים, ואולם המדיניות היא הטלת פסילה ממושכת לתקופה הנעה בין 6 שנים לפסילה לצמיתות [ע"י: רע"פ 5263/14 **תומר זהור נ' מ"**, כב' הש' ח. מלצר (8.9.14), רע"פ 4581/14 **אתיאל סיiso נ' מ"**, כב' הש' א. שהם (9.7.14), רע"פ 1294/14 **שרלי פרץ נ' מ"**, כב' הש' ס. ג'ובראן (19.5.14), רע"פ 33/13 **יניב לקטיבי נ' מ"**, כב' הש' א. שהם (19.3.13), עפ"ג 14-03-24698 **ברמי נ' מ"**, הרכב כב' הש' ר. יפה-כץ, י. צלקובnick, י. פרסקי, (9.7.14), רע"פ 4892/14 **עיסא שאker נ' מ"**, כב' הש' א. שהם (15.7.14)].

רוב הנוהגים המורשעים בעבירות של גרם מות ברשלנות תוך כדי נהיגה הינם אנשים נורמטיביים. אין בעובדה זו כשלעצמה (להבדיל מההליך הפלילי הרגיל) כדי להביא להעדפת נסיבותו האישיות של הנаг על פני עיקרון קדושת החים והצורך להרטיע את הציבור במטרה לצמצם את היקף תאונות הדרכים הגבות מחיר דמים גבוהה.

בפסיקה נקבע לא אחת כי:

"אכן, מרבית המורשעים בעבירות אלה - מן הסתם - הם אנשים מן היישוב, מה שקרו נורמטיביים, אלא שנמצא לבתי המשפט לנסوت להרטיע את הנוהגים בכביש מעבירות על-ידי המודעות כי אם יתרשלו ייגעו בזולת, דנים מאסר. נוכח ההפקרות המרובה בכבישים, קיופדם של חי אדם, השבר הנורא שאין לו רפואי ואיחוי הפוך את משפחות הקרבנות, ותחושת אין האונים החברתיות אל מול המס שגבות תאונות הדרכים מחברה שאינה חסירה קרבנות בטror ובקרב, מבקשים גם בתיהם המשפט לתרום תרומה צנואה בדמות גזרי הדין המחמירם... " [ע"י: רע"פ 548/05 **מאירה לוי נ' מ"**, הרכב כב' הש' א. פרוקצ'יה, א. רובינשטיין, ס. ג'ובראן (19.1.06) ורע"פ 2996/13 **טטיאננה נאייזוב ואח' נ' מ"**, הרכב כב' הש' א. רובינשטיין, ס. ג'ובראן, ד. ברק-ארז (13.8.14)].

הצורך להחמיר אינו פוטר את בית המשפט לבחון כל מקרה לגופו עלפי עקרון הענישה האינדיידואלי ששריר וחוור

בפסקת בתי המשפט [ע"י: ע"פ 8382/03 **איאד חילף נ' מ"י**, הרכב כב' הש': א. ברק, א. פרוקצ'יה, מ. נאור (18.12.03) וברע"פ 4261/04 **פארין יעקב נ' מ"י**, הרכב כב' הש': ד. בייניש, א. ריבליין, ס. ג'ובראן (6.12.04)].

הערך החברתי המוגן

הערך החברתי המוגן הינו עקרון קדושת החיים [ע"י: ע"פ 6755/09 **אלמוג נ' מ"י**, הרכב: הש' ס. ג'ובראן, הש': י. דנצינגר, הש': נ. הנדל, (16.11.09) , רע"פ 13/7481 **איוון אולוס נ' מ"י**, כב' הש': א. שהם (26.1.14)].

קיים צורך חברתי, חינוכי וכלכלי ברמה הלאומית - להעלות את רמת הבטיחות בדרכים על דרך חינוך לכבוד חוקי התנהעה, הعلاאת ביטחון המשתמשים בדרך וצמצום היקף תאונות הדרכים. על בתי המשפט באמצעות כלិ הענישה העומד לרשותם להחדיר המודעות לכללי המותר וה אסור בהנאה בכביש ולסכנות האורבות מהפרתם [ע"י: ע"פ 5167/05 **מג'דוב נ' מ"י**, הרכב כב' הש': א. פרוקצ'יה, מ. נאור, ע. ארבל, (10.10.05)].

לא אחת נקבע כי כל עוד ההפקרות בדרכים נמשכת וכתוואה מכך קופחו חי אדם על בית המשפט לנקיוט כבית שמאו.

נסיבות ביצוע העבירה

על פי עובדות כתוב האישום המתוקן בגין הורשע הנאשם, על פי הודהתו, בעבירה של גרים מתוות בראשנות הנאשם נהג ביום 5.8.10 סמוך לשעה 19:04 ברכב מסוג אוטובוס זעיר, בכביש 353 מכון מזרח לכיוון מערב (להלן: "רכב הנאשם").

רכב הנאשם התקרבת למפגש מסילת רכבת - דרך.

עם הנאשם נסעו ברכב 8 נוסעים, כולל בני משפחה אחת שהנائب התנדב להסיעם.

מקום האירוע, תנאי הדרך, מהירות הנסיעה, נסיבות קרות התאונה

המפגש בין מסילת הברזל לבין הכביש הינו מפגש מסילה-דרך. המפגש נמצא בק"מ ה-27.030-27.030 למסילה.

כ-350 מ' לפני מקום התאונה קיימת **עקומה בשל עיקול בכביש**.

בעקבות תאונות רבות שאירעו במפגשי מסילה-דרך, לרבות במפגש המذبور בוצעו אותה עת עבודות בניה להפרדה מפלסית במקום.

העבודות לבניית הפרדה במפגש נמשכו/התעכבו זמן ממושך.

בכוון נסיעת הנאשם, מזרח ועד למפגש, בוצעו עבודות בכביש והכבירו אותה עת שימוש אתר עבודה.

תנועת כלי רכב ומשאיות שהובילו עפר וכורכר מהאתר לאורך שנים פגם באיכות האספלט והוריד את מקדם החיכוך.

רובד האספלט של הכביש במקום לא תוחזק כראוי ע"י רכבת ישראל.

שדה הראייה מכון נסיעת הנאשם עבר המפגש היה מוגבל. בסיס מתן המחסום, השירותים הכימיים ומבנה התצפיתנית במקום התאונה חסמו את קו הראייה ימינה לכיוון הגעה הרכבת, ועל כן צלע הראות במפגש הצטמצם במידה ממשית.

מקום המפגש נמצא בין תוואי כביש עוקף זמני, וכشمקרים למפגש הכביש מתעלל שמאלה.

במועד התאונה במפגש לא היה מותן אמצעי אלקטרוני שיתריע לנוג הרכבת על עצירת רכב על המסילה.

בכוון נסיעת הנאשם היו מוצבים מספר רב של תמרורים, שיצרו גודש, שהוביל להארכת זמן האבחנה וההבנה של הנאשם, כי בהמשך נסיעתו קיים מפגש מסילה - דרך.

התמרורים הוצבו ע"י רכבת ישראל.

הדרך היא דרך ביןעירונית אך בשל העבודות הגבלה המהירות ל- 60 קמ"ש.

השעה הייתה שעת דמדומים, השימוש השוקעת הייתה מול עיני הנאשם והנ帀ה התקשה לבדוק בתמרורים בשל רמת בהיקות (סנוור).

זרוע המחסום במפגש הייתה מצופה במחזיר אוור שאינו תואם את ההנחיות לתוכנן מפגש מסילת ברזל.

התאונה

הנ帀ה התקה למפגש כשהוא נושא במהירות כ- 47 קמ"ש, מהירות הנמוכה מזו המותרת.

בשל העובדה הכביש משובש מוקדם החיכוך של הכביש היה נמוך וחום צמיגי הרכב עלה.

הנ帀ה לאבחן שהוא מתקרב למפגש מסילת ברזל, לאבחן ברמזו האדם במפגש מהבב מולו ואף לאבחן שזרוע המחסום של המפגש ירד וחוסם את דרכו.

הגבלת שדה הראייה שתוארה לעיל תרמה לאיתור בהבנתה הנ帀ה בקיומו של המפגש ולאיתור בבלימה.

משהbatchין הנ帀ה במחסום הסגור הופתע והחל בבלימה וסתיה לימיין, טרם הגיעו הרכבת למפגש.

במהלך הבלימה החליק רכב הנ帀ה ללא יכולת היגוי אל תוך המפגש.

רכב הנואשם פרץ את זרוּע המחסום ונעצר כשלקו האחורי על המסילה.

באותה עת התקרבה למסילה, מצפון לדרומ, רכבת נוסעים בעלת 4 קרונות. הרכבת התקרבה אל המפגש במהירות של 120 קמ"ש, למצער, מהירות שלא תامة את הוראות משרד התחבורה.

הנאשם שנבנה ניסה להתנייע את הרכב, שכבה בעת הבלימה, ללא הצלחה.

התוצאות הרכבת, שהוצבה במקום רכבת ישראל, לא התריעה מבעוד מועד על הרכב שהתקרב אל המסילה אלא רק לאחר שהוא כבר נעצר על המסילה.

נוג הקטר, הבחן ברכבו של הנואשם על המסילה אך לא הצליח לבلوم את הרכבת מבעוד מועד, התנגש עם חזית הרכבת בדופן אחורי ימנית של הרכבת ב מהירות של 118 קמ"ש והטיח את רכב הנואשם למרחק רב מהפגש.

תוצאות התאונה

כתוצאה מן התאונה **קופחו חיים של שבעה מהנוסעים ברכב הנואשם**, כולם בני משפחה אחת: אריה לייב ברנסטיין ז"ל, רבקה ברנסטיין ז"ל, הניה ברנסטיין ז"ל, מליה מריה גוטשטיין ז"ל, מרדכי אהרון ברנסטיין ז"ל, יהנן ברנסטיין ז"ל, מרדכי גוטשטיין ז"ל התאונה ובנוסף נחבלו הנוסע שישב ליד הנואשם והנאשם.

מידת הרשלנות

הרשלנות המיוחסת לנואשם מתבטאת בכך שלא הבחן, **מבועד מועד**, באותו הזמן האזהרה קרי האור האדום שהאוטובוס להתריע על בואה של רכבת והחסום שנסגר. הבלימה של הנואשם הייתה מאוחרת.

רשלנות הנואשם אינה נמוכה כדי שתאנו כוחו.

הנאשם נוג רכב עם נוסעים בכביש בו בוצעו עבודות.

בכוון נסיעתו של הנואשם היו מוצבים תמרורי אזהרה והוריה על **הגבלת מהירות [ת/19 יט' ת' 55]**, על **עבודות בכביש** (תמרור 901) על **קיומו של מעקה** באתר עבודה בדרך (תמרור 914), על **משאיות שמאותות מימין ומשמאלי** (תמרור 915) [**ת/19 יט' ת' 51, ת/19 יט' ת' 52, ת/19 יט' ת' 53, ת/19 יט' ת' 54, ת/19 יט' ת' 55**].

כמו כן היו מוצבים תמרורים המלמדים על **התקרבות למסילת ברזל** החל מטווח של 300 מטר לפני המסילה [תמרורי א-25 (מפגש מסילת ברזל) עם תמרורי א-28 (התקרבות למפגש מסילת ברזל) ותמרורי מרחק א-41 שהיו מוצבים שני צידי הדרך במרחק של 300 מטר מהחסום, ותמרורי א-30 התקראות למסילה עם תמרורי מרחק א-41 שהוצבו שני צידי הדרך במרחק של 200 מטר מהחסום, ותמרורי א-30 התקראות למסילה עם תמרורי מרחק א-42 במרחק של 100 מטר מהחסום (**עיין ת/20 חווות דעת מהנדס תנועה אט'** דרום ותמונה (צולם בחשיכה אף שהຕאונת הייתה בשעת דמדומים) [**ת/19 יט' ת' 57, ת/19 יט' ת' 58-61 כא' ת' 58-61**]).

אף שהיה גודש תמרורים, מצב אשר עלול להקשות על הנגה, **היה על הנאשם להבחן כי הוא נושא בשטח של עובדות**, כפי שמצופה מנהג מן היישוב והוא עליו להתאים את אופן נסיעתו לתנאי הדריך כך שיוכל לקרוא ולהפנים את מהות ההוריה /או האזהרה בתמרורים שניצבו בדרכו בין היתר בסיס לב לעובדה, כי השעה הייתה שעת דמדומים וכיוון נסיעתו למלול המשך השוקעת, נתן שיכול והשיפע על רמת הבבירות של התמרורים.

בנתוני המקום והזמן היה על הנאשם להיות דורך יותר במהלך הנגיעה עבור לתאונת.

אם היה נתן דעתו לתנאי הדריך המחייבים משנה זהירות הויאל ואינם שגרתיים לנסיעה בכיביש רגיל, צריך היה יכול היה לעצור הרכב טרם הגיעו למפגש עם מסילת הרכבת והמחסום.

כל נגח חייב לנוהג בזיהירות בהתחשב בתנאי הדריך ולנהוג במהירות סבירה, בהתחשב בתנאי הדריך והתנוועה בה, באופן שיקיים בידו את השילטה המוחלטת ברכב [עין: [תקנה 51](#) לתקנות התעבורה].

בתקנה 52 קובע החוק המשנה כי "בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב לנוהג רכב להאט את מהירות הנסעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפואה סכנה לעובי דרכ או לרכוש, לרבות רכבו הוא, ובמיוחד במקרים אלה:

- (1).....(2);
- (3) כשחראות בדרכ מוגבלת מכל סיבה שהיא;
- (4) בהיכנסו לעקומות חדות ובנסעו בהן;
- (5).....(6);
- (7) בהתקרבו לפסגה או למקום שבו שדה הרניה מוגבל;
-(16);....(15);....(14);....(13);....(12);....(11);....(10);....(9);....(8)

(ההדגשות של ר.ש)

מהראיות שנפרשו בפני בית המשפט ועובדות כתוב האישום המתוקן עולה כי הנאשם נסע במהירות 47 קמ"ש, מהירות הפלותה מזו המותרת.

הצדדים הסכימו כי על רקע העבודות בכיביש, מהירותה בה נגח עבר לתאונת הייתה סבירה ולכך אף ניתן ביטוי בעבודות כתוב האישום המתוקן (חלק ג' בסעיף 11 ו' 2). לא הייתה מחלוקת כי משהבחן הנאשם, באיחור, ברמזור האדם המהבהב ובמחסום הסגור במסילה, בלם רכבו במטרה למנוע התאונת אך רכבו החליק עד שנעוצר על המסילה (סעיף 12 לעובדות כתוב האישום המתוקן).

עוד הוסכם כי בסיס מתוקן המחשום, השירותים הכספיים ומבנה התכפיתנית חסמו את קוו הרניה ימינה לכונן ממנה הגיעו הרכבת כך שצלע הראות **במפגש** הוצמתם (סעיף ט' לעובדות כתוב האישום המתוקן) וכי ההגבלה בשדה הרניה ותנאי הכביש תרמו להחלקה ולאיחור בהבחנת הנאשם במפגש ולבילימה.

ואולם, הנאשם הודה כי התרשל בכך שלא הבחן במועד ברמזור האדם המהבהב ובמחסום.

תגובה הנאשם הייתה מאוחרת.

ה גם שצלע הראות במפגש ה证实ים והקשה על שדה הראייה לימין כוון נסיעת הנאשם איז'י בשל העבודות היה עליו להתחשב במצב הדרכ ותנאייה, **ל להיות דרך יותר לנעה בדרך ולנהוג בזיהירות מוגברת**. אם היה עשה כן היה מבחן מבועוד מועד ברמזור האדם המהבהב והמחסום והתאונת הייתה נמנעת.

אומנם בעמ' 2 סעיף 4 לדוח הבדיקה - **ת/10** קבע הבדיקה המשפטית (**עת/5**), כי שדה הראייה לכיוון המוחסם היה כ- 200 מ' ואולם, במהלך עדותו בבית המשפט אישר הבדיקה כי בהתחשב בנסיבות נסיעת הנאשם גם אם היה מוגיב מרחק של 80 מ' מהמחסום, היה מצליח לבЛОם בזמן והתאונת הייתה נמנעת (ראה עמ' 145 לפניו ש' 32 ועמ' 146 לפניו ש' 1).

בית המשפט ערך ל垦שים שעלו מעדותו של הבדיקה המשפטית ומחדלי החקירה אשר הביאו לתיקון עבודות כתוב האישום, עם זאת משהבאו ראיות בפני בית המשפט שיש בהן כדי לשיע בקיום מידת הרשלנות לצורך קביעת העונש ההולם, מוצא בית המשפט לנכון להפנות למסקנת הבדיקה בחווית דעתו המתיחסת בסופו של דבר עם עבודות כתוב האישום המתוקן בהן הודה הנאשם.

מערכת ההתראה במפגש מתוכננת להפעיל את המוחסם 32 שניות לפני הגעת הרכבת (ת/22 - תע"צ).

זרועות המוחסם התחלו ירידtan c 9 שניות לאחר פעולת הפנסים/פעמוניים (ראה עמ' 220 לפניו ש' 17, עמ' 263 ש' 25 ו-28). הנאשם בהודעתו (ש' 41-42 לת/6) מעיד כי הייתה היסטריה ברכב כל הנראת על רקע שימוש הנוסעים את צפירת הרכבת.

זמן ירידת המוחסם כ-8 שניות נוספת.

מכאן פרק הזמן שאמצעי האזהרה במפגש עובדים אורך כ- 17 שניות.

כיוון שרכב הנאשם פרץ את המוחסם ושבר אותו יוצא, כי **cashollo פועלות האזהרה במוחסם**, הוא היה לפחות **במרחק של 17 שניות מהמפגש**.

למעשה מהירות הנסיעה בה הודה הנאשם, אפשרה לו להימנע מפריצת המוחסם. הנאשם יכול היה למנוע את התאונת.

בקביעת המהירות בכתב האישום המתוקן בה הודה הנאשם, נלקחו בחשבון מחדלי החקירה ותנאי הדרכ.

להמחשה כי ניתן היה לעצור את הרכבת טרם הגיעו למוחסם, חישב בית המשפט את זמן העצירה הנדרש לנרגג בנסיבות נסיעת הנאשם בהתחשב בנסיבות הדרכ ותנאייה.

לבית המשפט, שבתו כבית משפט מקצועית בתחום התעבורה, ידועה שיפוטית כי בנסיבות 50 קמ"ש, בתנאי דרך رجالים (שדה ראייה, תמרורים, סוג הקביש), כshmakedm חיכוך של כביש תקין (70%) - זkok נרגג ל-3.02 שניות לעצור (כולל זמן תגובה של שנייה) ואילו בנסיבות 45 קמ"ש ובתנאים رجالים, כshmakedm החיכוך של הכביש 70% זkok נרגג ל-2.82 שניות לעצירה.

מהירות הנסעה של הנאשם בעובדות כתוב האישום ל- 47 קמ"ש בהתחשב בתנאי הדרך וMbps המהוים גורם מפתיע לנаг ומאricsים את זמן התגובה שלו (בין היתר בשל מקדם החיכוך הנמור).

בית המשפט הסתר ביחסבו על **זמן תגובה מרכיב** בשתי רמות מורכבות- האחת כזמן התגובה 1.5 שניות, והשנייה כזמן התגובה 2 שניות [בעוד שבחן המשטרה השתמש ביחסבו בזמן תגובה של 1.05 שניות שמהווה זמן תגובה רגיל (עמ' 145 לפרו' ש' 5-4)].

כמו כן הסתר בית המשפט ביחסבו במקדם חיכוך נמור של 40% בשל יעילות בלימה נמוכה [מאחר שהוסכם כי הכבש לא היה מרובה די (בעוד הבחן המשטרתי השתמש במקדם של 0.5 ראה עמ' 144 ש' 23-22)].

התוצאות שהתקבלו מלמדות כי, כאשר בית המשפט הסתר ביחסבו על נתון של זמן תגובה מרכיב של 1.5 שניות ב מהירות 45 קמ"ש העירה הנדרשת לנаг הינו 4.68 שניות (כולל זמן תגובה), ואילו ב מהירות 50 קמ"ש זמן העירה הנדרשת הינו 5.04 שניות.

גם כשליך זמן תגובה מרכיב של 2 שניות (**נתון שנליך לטובת הנאשם**) ב מהירות 45 קמ"ש, זמן העירה הנדרשת עמד על 5.18 שני' וב מהירות 50 קמ"ש נדרש זמן עירה של 5.34 שני'.

לאור האמור **קיים פער משמעותי** בין פרק הזמן של 17 שניות - בו פועלו אמצעי זהירות בפגש, טרם פריצת המחסום על ידי הנאשם לבין זמן העירה שנדרש לנאג ב מהירות בה נסע ובנתוני הדרך (5.34 שניות).

אין מדובר בהפרש קל של שבירר שנייה או מחצית השנייה אלא בהפרש המלמד על רשלנות משמעותית של הנאשם - **בינוניות עד גבואה** - שלא הבחן **מבועד מבעוד מועד** בצלcoli פעמוני האזהרה, ברמזו המהבהב ובירידת המחסום, כמתחייב מהוראות החוק.

ה הנאשם גם לא הבחן במחסום הסגור.

ה הנאשם הגיע למסילה ופרץ את המחסום הסגור.

לאחר פריצת המחסום הנאשם נעצר על המסילה, כשלגרסתו הרכב נכהה.

משהבחן ברכבת המגיעה מימינו הנאשם מסר כי לא הצליח להתנייע את הרכב על מנת לפנות את המסילה.

העובדת שרכבו של הנאשם החליק במהלך תגובתו המאוחרת ל"הופעת הרמזו והמחסום" בשל מקדם החיכוך הנמור ורשלנות הגורמים שהיו אחראים לתחזוקת הדרך, נלקחה בחשבון במסגרת תיקון עובדות כתוב האישום.

אין ספק כי רכבת ישראל ומ"צ היו אחראים על תחזוקת הרכב בשל העבודות הממושכות ויש להם רשלנות תורמת לקרות התאונה בשל תחזוקת כביש לקוייה והיעדר אמצעי התרעה על הימצאותו של הרכב על המסילה. ואולם, אין במקדם החיכוך הנמור ורשלנות התורמת של הגורמים האחרים כדי לאין את רשלנות הנאשם ואף לא להעמידה ברף הנמור. עיקר רשלנותו של הנאשם נועצה בכך שלא הבחן **מבעוד מועד** מועד באותות האזהרה המתירועים על הגעת הרכב.

למרות המגבילות המוסכומות לעניין שדה הראייה ותנאי הדרך, היה על הנאשם להבחן באמצעות זהירות שפועלו במקום, מבועד מועד.

17 שנים זה פרק זמן ממושך הרבה מעבר לזמן הנדרש לנוהג לעצור רכב הנושא ב מהירות 47 קמ"ש, בה הודה הנאשם בעובדות כתוב האישום המתוון.

אם הנאשם היה מבחין ב"נורות האזהרה" שהיו בפגש, מבעוד מועד אזי, גם בהתחשב ב מהירות נסיעתו היה מצליח לבلوم ולהימנע מפריצת המחייב.

רמת זירות הנדרשת מנהג המתקרב למפגש עם מסילה גבולה במיוחד הראייה שבסעיף 65 לפיקודת התעבורה, שכותרתו **עצירת רכב לפניה מסילת ברזל (תיקון מס' 15) תש"מ-1979**, הטיל החוקק הראשי **חובה זירות קונקרטיות** על נהג המתקרב למיסלת רכבת ולא הסתפק בחובת זירות הכללית. מדובר בקביעת חובת זירות מוגברת.

בנוספ', מצד העבירה קבוע החוקק עונש חמור של מאסר חובה, זהה לשון סעיף:

- (א) נהג רכב המתקרב למפגש מסילת ברזל ואינו עוצר רכבו לפניה המסילה באחת הנסיבות המפורטות להלן, או שהוא משתמש בנטיות לאחר שעצר, כל עוד קיימות הנסיבות האמורות, דינו - מאסר שלוש שנים ולא פחות מחודש, או מאסר כאמור וקנס מאות אלף לירות. אלה הנסיבות:
(1) ניתן אותן אזהרה על התקרובות רכבת - בדגל, בעדשה אדומה מהבהבת או בדרך אחרת;
(2) המחסום שלפני המסילה חוסם את הדרך או חלק ממנו או נע לקרה חסימת הדרך או פתיחתה;
(3) רכבת מתקרבת נראית, נשמעת או משמעה אותן אזהרה.
(ב) על אף האמור בסעיף קטן (א), רשי בית המשפט, אם ראה שהנסיבות מצדיקות זאת, שלא לפסק מאסר מינימום כאמור מטעמים שיפרש בפסק הדין. (ההדגשות של ר.ש.)

עינינו רואות כי עונש מאסר החובה נקבע לכל אדם המפר את הוראות סעיף 65, **לא קשר אם נגרמה תאונה כלשהי כתוצאה מהפרת החובה**.

מכאן על דרך של קל וחומר, כמשמעותו בהפרת ההוראה בקשר עם תאונת דרכים, וכאשר תוכזותיה כה חמורות, על בית המשפט להקפיד הקפדה יתרה בישום כוונת החוקק ולפעול בהתאם למתווה הענישה שקבע החוקק המכתייב הטלת מאסר בפועל.

בתקנות 55, ו-56 לתקנות התעבורה הבahir החוקק המשנה כיצד נהג נהג עת מתקרב למפגש מסילת ברזל:

מיום 1.7.1970

תק' (מס' 3) תש"ל-1970

ק"ת תש"ל מס' 2501 מיום 1.1.1970 עמ' 712

(א) נהג רכב המתקרב למפגש מסילת ברזל (להלן - מפגש) יאית את מהירות רכבו עד כדי .55

אפשרות לעצור על אתר לפני המסילה, וינקט כל האמצעים להבטיח את מעברו על פני המפגש ללא עיכוב ולא תקלת.

(ב) הוראות תקנות משנה (א) יחולו על נהג הרכב המתקרב למפגש המוגן על ידי מחסום או המסומן באות אזהרה על ידי רמזו, פעמו או אמצעי אזהרה אחרים גם כשהמחסום או אות אזהרה כאמור אינם פעילים.

56. (א) בנסיבות האמורות להלן חיב נהג הרכב המתקרב למפגש לעצור את רכבו לפני קו העצירה, ובאיין קו עצירה - לפני המחסום הקרוב, ובאיין מחסום - במרחק של לא פחות מארבעה מטרים לפני פס המסילה הקרוב, ולא ימשיך בנסיעה אלא לאחר שנפתח המחסום או פסק אות אזהרה, ובאיין מחסום או אות אזהרה - לאחר שעבר הרכב הנושא במסילת הברזל (להלן - רכבת); ואלה הנסיבות:

(1) רכבת מתקרבת נראית, נשמעת או משמעיה אות אזהרה;

(2) מוצב לפני המפגש תמרור המורה על עצירה;

(3) ניתן אות אזהרה על התקראות רכבת, בין בדgel, בין באמצעות עדשה אדומה מהבהבת שמוקנת ליד תמרור המצין מקום מפגש ובין בכל דרך אחרת;

(4) המחסום שלפני המפגש חוסם את הדרך או חלק ממנו או מתחילה לתנועה לקרה חסימת הדרך או פתיחה.

(ב) נהג הרכב העוצר את רכבו לפני מפגש בנסיבות האמורות בתקנות משנה (א)(2) ינהג כדלקמן:

(1) יכבה את מקלט הרדיו, מקלט הטלייזה או הקלטת הפועלים ברכבו;

(2) יפתח את חלון הרכב הקרוב אליו, ובאוטובוסים גם את הדלת הקדמית

(3) **יאזין ויסטכל לשני הכוונים לאורך המסילה כדי להיווכח אם אין רכבת מתקרבת או אם אין אות אזהרה על התקראות רכבת, ולא ימשיך בנסיעה אלא לאחר שנוכח שאין רכבת מתקרבת ושאין אות אזהרה.** (ההדגשות שלי. ש.).

מעובדות כתוב האישום בהן הודה הנאשם ומכלול הראיות, שנפרשו בפני בית המשפט במהלך審理 שמייעת הראיות ואשר מתישבות עם העובדות בהן הודה הנאשם, עולה כי הנאשם הפר **את חובות זהירות הקונקרטיות שנקבעו ע"י החוקן לניגג המתקרב למסילת ברזל**. הנאשם לא היה ער לתקראותו למפגש עם מסילה למרות תמרורים שניצבו בדרכו, לא שעה לאותות האזהרה אשר פועלו, לא עצר הרכב בזמן הגיעו למчасום אלא המשיך בנסיעה, פרץ המחסום הסגור ועצר על המסילה.

ה הנאשם **התרש בשמירת הנפשות**, הנאשם סיקן את עצמו ואת נסיעו ברכב.

רכב הוא כל משחית.

ה נהג ברכב חייב לנקט זהירות ולשמור על בטחונו, בטחון נסיעו ובטחון שאר משתמשים בדרכו.

הנהג אוטובוס עיר ומטייע נסעים חייב להකפיד הקפדה יתרה על בטחון נסיעיו.

הכבישים הינם הם זירת אי זהירות והרשלנות.

במקרה דן היסוד הנפשי המוחץ לנאשם הוא יסוד הרשלנות.

ברור כי הנאשם לא תכנן את מעשהו ולא התכוון לתוצאות הטרagiות.

כשמדובר בנהיגה רשלנית איש אינו מתכוון להזיק ועדיין, תאונות הדרכים שברובן ממקור ברשלנות הפכו מכת מדינה והן גבותות מחיר דמים גבוה. مدى שנה מגעים לבתי הקברות מאות שנהרגו בשל התrelsות נהגים.

במציאות הקשה והעוגמה علينا לפעול להילחם בתופעה, לחזק את הצורך לכבד את חוקי הזהירות שנעודו לשומר על בטחון המשתמשים בדרך ולהקפיד על כללי נהיגה בטוחה כדי שחש וחלילה לא נגרום לאובדן נפש בישראל בשל היסות הדעת.

לאורך כל ההליך ניכר כי הנאשם התקשה להשלים עם היקף אחוריותו לקרות התאונה נוכח אישיותו, היהתו אדם נורמטיבי וגודל האסון. מכיוון שהנאשם ירא שמיים מוצאים אני לנכון להביא את דעתו של כב' הרב עובדיה יוסף צ'ל בשווי'ת יחווה דעת, חלק ה' סימן ט' כי "הנהג ברכבת וגורם לאובדן נפש בישראל... מפני שלא צוית לתרmor או שעבר עבריה אחרת על חוקי התנועה, הרי שגנתו עולה זדון..." וכמו שכתב היוצא בזה בשווי'ת הרא"ש (כלל קא סימן ה') "שהרוכב על סוס אין לו רשות לרוץ במקום שיש בני אדם רוכבים או הולכים, שהוא לא יכול לעמוד כשירצה בכר, ואם רץ והזיך- פושע הוא ומזיק בגופו הוא..." וראה עוד בתשובה הרדב"ז..."שההולך במרוץחה וכלי משחית בידו ופגע בחבריו בלי כונה והרגו, הרי כshawg הקרוב למزيد שאין הגולות לערי מקלט מכפרת עליו כדי שאר מי שרצח נפש בשגגה, שהרי היה לו להזיך מאוד ללבת בונחת, כיוון שכלי משחית בידו ועלול לגרום להרגת אדם", והוא הדין לנידון דין, שהרכב הוא כל קטלני ביותר, ועלול לפגע ולסקן חי אדם.ומי שלא מהר לנוהג במתינות כראוי, נחשב הדבר לפשעה, וקרוב למزيد הוא, וכהורג בידיים הוא...".

בעניינו, הנאשם התרשל ככלא נקט באמצעותם שקבע החוקק קונקרטית אף שהתקרב למסילת הברזל והסיע באוטובוס עיר 8 נסיעים. לנאשם חובת זהירות מוגברת כמו של נהג רכב ציבורי לשם לב לסוג הרכב בו נהג ומספר הנסיעים שהוא עמו. הנאשם לא היה מרוכז די במהלך נהיגתו, הנאשם ככלא הבchein מועד מועד בתמורות המזהירים על התקראות לקרות מפגש, באמצעות האזהרה במפגש קרי: צלצל הפעמונים, האור האדום המבהב והמחרסם שהספיק להיסגר.

ה הנאשם פרץ עם האוטובוס הזרע את המחסום, נעמד על המסילה וחסם דרכה של רכבת, שהגיעה אותה עת מימינו. נהיגתו הרשלנית של הנאשם גרמה לתאונה קשה בין רכבו לבין הרכב שכתוצאה ממנו אבדו 7 נסעות בני משפחה אחת.

התוצאה הינה גזירה קשה.

התוצאה טרagiית והרת אסון הן למשפחה הקורבנות והן לנאשם ובני משפחתו, ואולם הנאשם חייב ליתן את הדין על רשלנותו.

בהתחשב בנסיבות הקונקרטיות של האירוע דנן, בית המשפט קובע כי מידת הרשלנות של הנאשם ברף הבינוני-גבואה. יצוין כי אלמלא מחדלי החקירה והרשלנות התורמת היה נכון להציב את מידת הרשלנות ברף **העליון**.

మחדלי חקירה

אין ספק כי היו מחדלי חקירה וכי נפלו פגמים בעבודת המשטרה שלא חקרה את מכלול הנסיבות הנוגעות לתרומת הרשלנות הנכבדה של רכבת ישראל ומע"צ לקרות התאונה.

המשטרה לא פvlaה כמתחייב מנהל אתן/מתן מס' 20.233.22 טיפול בתאונת דרכים בה מעורבת רכבת (נ/ז) למראות התוצאות הקשות.

המשטרה לא הנציחה את הזרה באמצעות מצלמת וידאו, לא ערכה ניסוי שדה ראייה בתנאים הרלוונטיים לזרת התאונה וכלי הרכב המעורב או זהה לו (אם נבצר מלבצע ניסוי ברכב המעורב), נהג הקטר לא נחקר תחת זהירותה (סעיף ז(3) לנוהל) ולא נחקרו כל המעורבים בנוגע לנסיבות התאונה קרי הגורמים האחראים ברכבת ישראל ובמע"צ (סעיף ז(2) לנוהל המפרט את ההנחות הנוגעות לאיסוף ראיות) אף שהחקירתם הייתה הכרחית על מנת לדעת לחקר האמת.

לא ברור מדוע נמנעה משטרת ישראל מלהזכיר את הגורמים הרלוונטיים ברכבת ישראל ובמע"צ אף שהובրר בבית משפט בעקבות שמייעת כל פרשת התביעה, כי יש להם תרומת רשלנות משמעותית לקרות התאונה.

כתב האישום המתוקן, שתוקן לאחר תום פרשת התביעה מתישב עם המסקנה הנ"ל.

ברם, אי מיצוי הליכי החקירה אין בו /או ברשלנות התורמת של רכבת ישראל ומע"צ כדי לאין את רשלנות הנאשם להעמידה על רשלנות רגעית ברמה נמוכה, כהצעת הסנגור המלומד.

בחומר הראיות אליו נחשף בית המשפט קיימת תשתיית ראייתית לרשלנות הנאשם גם שהנאשם הודה בעובדות כתוב האישום המתוקן, במסגרת ההסדר **[על ההלכות בעניין מחדלי חקירה עיין: ע"פ 1826/14 רווית דוד נ' מ"י]**, הרכב כב' הש': א. חיות, נ. הנדל, ג. סולברג (4.8.14), ת"פ (ת"א) 26228 **מ"י נ' מאיר אוחנה**, כב' הש' ד. רוזן (26.10.15), עפ"ת (ח') 39480-06-15 **רפאל שמר נ' מ"י**, כב' הש' א. טובי (16.7.15) ורע"פ 4389/12 **אנטולי סצ'קו נ' מ"י**, כב' הש' א. שחם (6.6.12)].

רשלנות תורמת

במסגרת שמייעת הראיות הוגשו בבית המשפט ראיות ונשמעו עדויות המצביעות כי אין ספק שרכבת ישראל ומע"צ אשר היו מופקדים על תחזוקת הדרכן התרשלו ותרמו רשלנות תורמת לקרות התאונה.

מע"צ הייתה צריכה לדאוג לריבוד הכביש במהלך העבודות נוכח תנوعת המשאיות באיזור העבודה אשר השפיעו על **עמוד 19**

מקדם החיכוך של הכבש והקטין אותו. נתון שההשפע על זמן העצירה של רכב הנדרש לכך ומאיר אותו.

גודש התמורות עולול היה להשפיע על העיתוי בו נהג יכול להבחן בפרטיהם.

אין ספק שהיתה מגבלת שדה ראייה על רקע צמצום משולשי הראות המגדירים את שדה הראייה של הנהג לכיוון הרכבת ואשר חיבבו קביעת הנחיה להפחית את מהירות נסיעת הרכבת במפגש המדובר.

אין חולק כי הציפייה שהוכבה במקום, לא דיווה טרם התאונה למועד על הגעת רכבו של הנאשם למפגש, יתכן כי לא הספיקה בנסיבות, ואולם, גם העדר מתקן אלקטרוני במפגש המתירוע על הגעת הרכב הינו מחדל.

כאמור, **אלמלא מחדלי החקירה והרשות הזרמת- הייתה מקמת את הרשות בגבול העליון של עירית הרשות.**

יודגש כי מחדלי החקירה והרשות הזרמת נלקחו בחשבון הן על ידי המأشימה בתיקון עובדות כתוב האישום, הן בגיבוש הסדר הטיעון בין הצדדים והן על ידי בית המשפט כשקף אותם לטובת הנאשם בעת קביעת רף הרשות.

מידת הפגיעה בערך המוגן

הפגעה בערך המוגן של קדושת החיים מצד הנאשם בגין גבואה וחמורה.

לנายนם חותם זהירות מוגברת כלפי 8 הנוסעים שהסיע ברכב. הנאשם הפר מספר הוראות קונקרטיות שנקבעו ע"י המחוקק לנаг המתקרב למסילת ברזל.

אין מדובר בטעות שקרה בהיסח דעת של שבירר שנייה.

אמנם עסוקין באירוע אחד של רשות אף בגין קופתו חייהם של 7 נפשות בני משפחה אחת.

העובדת שמדובר בסוד נפשי של רשות, עשויה להוות שיקול כנגד גזירת עונשים מצטבריםם, תוך שיש לשקל גם את תוצאותיה של עירית הרשות [ראו למשל: **ענין אלג'בור**, בפסקה 8].

"בעירה שהיסוד הנפשי שלה הוא רשות, האפשרות לראות במעשה פלילי אחד מספר מעשי עבירה, כך שהענישה תהיה מצטברת - שמורה למקרים חריגים ביותר, בהם לעבירה מתווספות נסיבות חריגות בחומרתן, אשר מחייבות התייחסות נורמטיבית מחמירה ומרתיעה [עיין: עפ"ג (ב"ש) 379-04-15 **יעקב וייצמן ב' מ"**, הרכב כב' הש': י. אלון, ר. ברקאי, י. עדן (16.7.15)].

לאור עמדת ההחלטה שהובאה לעיל ובהתחשב בסוג העבירה בה הורשע הנאשם, מכלול נסיבות ביצוע העבירה, לרבות הרשות הזרמת הצד גורמים נוספים - **במקרה דנן לא מתקיימות נסיבות חריגות המצדיקות הוצבירות ענישה** ואין לפצל את גרימת מוותם של 7 המנוחים באותו אירוע לשבעה מעשים נפרדים.

עם זאת, ההימנעות מפיצול המיעשים אינה מונעת מבית המשפט לראות במספר קורבנות העבירה שיקול מחמיר בענישה.

ריבוי קורבנות, כשלעצמם, מגביר את מידת הפגיעה בערך המוגן [ע"פ 4289/14 **אורן חנונה נ' מ"י**, הרכב כב' הש': י. דנצינגר, ע. פוגלמן, י. עמית (21.1.15)].

מתחם העונש ההולם

המושג של מתחם העונש ההולם אינו זהה למושג טווח העונישה או למדיניות העונישה הנוגעת [ע"פ 6048/13 **מוחמד באשיר חוסיין נ' מ"י**, הרכב הש': א. רובינשטיין, נ. הנדל, א. שם (14.8.14)].

גם אין להוציא מכלל אפשרות כי לאותה עבירה יהיו כמה מתחמי עונשה שונים [ע"פ 200/13 **שמעאל ברמן נ' מ"י**, הרכב כב' הש': ס. ג'ובראן, א. חיות, א. שם (5.2.14), ע"פ 1323/13 **חسن נ' מ"י**, הרכב כב' הש': ע. ארבל, ח. מלצר, י. דנצינגר (5.6.13), ע"פ 7655/12 **פישל נ' מ"י**, הרכב כב' הש': ס. ג'ובראן, י. דנצינגר, נ. הנדל (4.4.13)].

סקירת גזר דין, בתיקי גרים מות בrelsנות בתאונות דרכים עם מספר קורבנות, כאשר דרגות הרשלנות היו שונות ובחלקם נשקלו גם נסיבות אישיות, מלמדת על הכבדה בענישה בשל הפגיעה החמורה בערך המוגן.

מתחם העונשה לעניין רכיב המאסר נע בין 26 חודשים מאסר עד 54 חודשים מאסר [ע"פ רע"פ 698/14 **מוחמד אלג'בו נ' מ"י**, הש': א. קופחו חי 5 בני אדם על ידי נהג משאית בשל חוסר עירנות, נקבעה רשלנות גבוהה והוטלו 54 חודשים מאסר, פסילה מסוווגת כך שחלת על רכב כבד למשך 20 שנים ולכל כלי הרכב למשך 10 שנים], עפ"ת (מרכז) 21035-07-12 **איליה סוליאрис נ' מ"י**, הרכב כב' הש': א. טל, א. מקובר, ז. בוסתן (6.1.13) (קופחו חיים של 2 בני אדם, נקבעה דרגת רשלנות חמורה ונשקלו נסיבות אישיות של הנהג שככלו מצב רפואי של פוסט טראומה, הוטלו 26 חודשים מאסר בפועל ו-15 שנות פסילה), עפ"ג (ב"ש) 379-04-15 **יעקב וייצמן נ' מ"י**, הרכב כב' הש': י. אללו, ר. ברקאי, י. עדן (16.7.15) (להלן: "פסק דין וייצמן במחוז") (קופחו חי 4 בני אדם ונחבלו 6 נוספים חבילות של ממש על ידי נהג אוטובוס (חubb חותבת זהירות מוגברת כלפי נוסעים), נקבעה רשלנות גבוהה והוטלו 3 שנות מאסר, פסילת רישיון לצמינותה לרכב כבד ופסילת רישיון למשך 15 שנים לרכב פרטי), עפ"ת (ח' 12-03-6532 גאנם (אסיר) נ' מ"י, הרכב כב' הש': ר. שפירא, א. קיסרי, ע. זרנקין (17.6.12) (קופחו חי 5 נוסעים אוטובוס ו-20 נוספים אושפזו לטיפול, ניתנה הדעת לחותבת זהירות המוגברת של נהג אוטובוס, נקבעה מידת רשלנות **שאינה גבוהה והוטלו 54 חודשים מאסר ו-20 שנות פסילה**), עפ" (מרכז) 08-02-8250 **יהונתן סובינסקי נ' מ"י**, כב' הש': ז. כספי (29.12.08) (קופחו חי 3 בני אדם ול-3 אחרים נגרמו חבילות של ממש, על ידי נהג רכב פרטי שנאג בשכרות. הוטלו 27 חודשים מאסר ו-20 שנות פסילה).

בהתחשב בנסיבות ביצוע העבירה במרקחה שבפניינו, תוצאות התאונה הקשות, רף הרשלנות, הערך החברתי המוגן, מידת הפגיעה החמורה נוכח ריבוי הקורבנות, מדיניות העונישה הנוגעת, מחדלי החקירה והרשלנות התורמת- **מתחם העונש ההולם למקרה דין כולל רכיב מאסר בפועל למשך שנה עד שלוש שנים** ורכיב **פסילה של רישיון לתקופה שבין 10**

מתחם הענישה למול טווח הענישה במסגרת הסדר הטיעון

הצדדים הגיעו להסדר טיעון בו הוסכם כי המאשימה תעתר לעונש מאסר בפועל שלא יעלה על 24 חודשים בעוד הגנה הייתה רשאית לעתור לעונש מאסר של 6 חודשים, שיורכו בעבודות שירות.

מתחם הענישה ההולם שנקבע לעיל חורג מטווח הענישה העליון שסתום, ואולם טווח ענישה מוסכם שונה ממתחם הענישה.

ברמה המבנית- טווח ענישה בהסדר נקבע ע"י הצדדים ולא מחיב את בהם"ש **ואילו מתחם נקבע ע"י בית המשפט לפי הנחיה המחוקק.**

ברמה המהותית- טווח בהסדר משקף אינטראסים מידיים של הצדדים - מיצוי כשור המיקוח בעוד **מתחם משקף קביעה נורמטיבית** בדבר האיזון הרاءו בעניין החברה בין השיקולים הרלוונטיים ולא תלוי בקשר המיקוח [ע"ז: ע"פ 512/13 פלוני ב' מ"י, הרכב כב' הש': ח. מלצר, ע. פוגלמן, נ. סולברג (4.12.13)].

בית המשפט יכול לקבוע מתחם שהרף העליון שלו עולה על העונש המירבי לו טענתה המאשימה בהסדר הטיעון, כפי שעשה בית המשפט ב מקרה דן, ואין בכך טעות או איון ההסדר מתוכן [ע"ז: ע"פ 8109/15 אהרון אבטן ב' מ"י, הרכב כב' הש': ס. ג'ובראן, צ. זילברטל, שהם (9.6.16) עניין פישמן].

נסיבות אחרות שאינן נועצות בעבירה

עברו של הנאשם

עבירותיו הפליליות של הנאשם, התיחסנו.

ואולם, לנאים עבירות בתחום התעבורה. מגילון הרשעות התעבורי של הנאשם שהוגש לבית המשפט (**ת/33**) עולה כי לנאים וותק נהיגה בשנת 2002 ולחובתו 14 הרשעות קודמות. רוב הרשעות בגילון הן מסוג ברירת משפט ואולם חלקן בגין אי ציות לತמרורים, עבירות בטיחותיות כגון עקיפה ונήגנה במהירות מופרזת, וישנן גם הרשעות בגין עבירות חמורות במיוחד, שענין נהיגה בפסילה ונήגנה ללא רישיון נהיגה, עבירות המהוות סיכון וולחל בביטחון המשתמשים בדרך.

ב"כ המאשימה הפנה גם להרשעה מס' 1 בגילון הרשעות (**ת/33**) שענינה אי ציות לתמרור. אמן המתזכיר בעבירה מסוג ברירת משפט אולם, מועד ביצועה התרחש ביום **20.5.15** בעוד הנאשם פסול מלן ג ד תום ההליכים בעקבות התאוננה דן. מועד ביצוע העבירה מעכירים את החומרה ומלמד כי כיבוד הוראות החוק והחלטות שיפוטיות אכן נר לרגלי הנאשם.

תרומות נועדו להסדיר את התנוועה ולשמור על ביטחון המסתמשים בדרך. הנאשם נכשל פעמי' אחר פעמי' בכבוד הוראות תמרורים דבר המלמד כי הנאשם מזלאל בהוראות אלו ואינו מפנה את חשיבותן לביטחון הציבור.

גם **באיורע דין**, כשל הנאשם בין היתר בא' צוות, במועד, לתרומות שניצבו בדרכו ואשר נועדו להזהירו כי הוא מתקרב למפגש מסילת ברזל, תמרורים אלו נועדו לגרום לו להתאים את אופן נסיעתו לתנאי הדרך ומצבאה.

חולף הזמן

ב"כ הנאשם ציין בטיעונו לעונש כי יש להתחשב לקולת העונש במשך הזמן (כ חמיש שנים ומחציה) בו התנהל משפטו של הנאשם.

אכן, ההליך התנהל תקופה ממושכת ובית המשפט שוקל עובדה זו במלול שיקולי העינהה כדרישת החוקק בסעיף 40י"א(10) לחוק העונשין. ברם, על בית המשפט לבחון את הנسبות אשר הביאו להתמכות ההליך.

במסגרת ההליך התקיימו עשרות ישיבות (חלקן מהותיות בהן נחשף בית המשפט לראיות וחלקן נדחו בעקבות פניות בא' כח הצדדים מטעמים שהוצעו בפני בית המשפט, בתיאום ובהסכמה הצדדים). בתיק ניתנו כ- 195 החלטות.

חלק לא מבוטל בהימשות ההליכים נעוץ בהתנהלות הנאשם, קו הגנתו וכפירתו.

לא פעם נעדן הנאשם מדינום על רקע מצבו הבריאותי ותפקודו ובית המשפט קיים דינם בהעדרו, בהסכמה בא כוחו.

אין מדובר במקרה בו נגרם עינוי דין לנtheadם מטעמים הקשורים בניהול ההליך על ידי בית המשפט, ועודין בית המשפט לוקח בחשבון גם את הימשות ההליך במסגרת קביעת העונש ההולם.

מצבו הרפואי של הנאשם

במהלך הדינום ניכר כי הנאשם סובל נפשית עקב התאונה עד כי בשלב השלישי של ההליך נתקבש בית המשפט בהסכמה הנאשם להזמין חוות דעת מהפסיכיאטר המחויז.

מחוות הדעת שהומצאה ביום 15.6.28, מלמד כי הנאשם אחראי למשעו וכשיר לעמוד לדין.

עוד נמצא בבדיקה כי הנאשם שיפוט ובחן מציאות שמורים, אף שמאז התאונה סובל מפורסם טראומה וכושר תפקודו ירוד, הוא מבין היטב במה הוא מואשם, מסוגל להבין את גרטתו ואת קו ההגנה שלו בא כוחו.

התוצאה אפוא שההליכים נמשכו עד אשר גיבשו הצדדים במוגרת הליך גישור שהתנהל במקביל להליך של שמייעת הריאות והנtheadם הודה בעובדות כתוב האישום המתוקן במסגרת הסדר מסגרת (**מב/1**).

הסדר הוסבר לנtheadם han ע"י בא כוחו, han ע"י רב נכבד מהקהילה התומכת בו (מב/2) והן ע"י בית המשפט.

במסגרת הטעונים לעונש ביקש ב"כ הנאשם לזכוף לקולת העונש את מצבו הבריאותי של הנאשם מאז התאונה וטען כי

ונוכח מצבו הנפשי על רקע הफוסט טראומה ממנה סובל, אין לשלוח אותו אל מאחורי סורג ובריח.

ב"כ הנאשם עתר להטלת מסר שירותה בעבודות שירות.

במהלך הדיונים התרשם בית המשפט מחוסר המנוחה של הנאשם, שהתבטא בין היתר בהתפרצויות יציאה מהאולם.

עם זאת ניכר כי הנאשם מבין את ההליך, סובל מהתוצאות התאונה וחרד לגורל תוצאות ההליך.

על רקע חילוקי דעתות בין הצדדים וחוסר בהירות באשר למצבו הבריאותי העדכני של הנאשם, ונוכח השוני בין שתי חוות דעת ממוינה שהומצאו לבית המשפט בהתייחס לכשירותו של הנאשם לביצוע עבודות שירות [בראשונה מצא הממוינה כי הנאשם אינו כשיר לעבודות על רקע הטיפול הרפואי שמקבל (חוות דעת מיום 3.1.16) ואילו בשנייה, קבע כי הנאשם כשיר לעבודות שירות לאחר שקיבל אישור מרופאת המשפחה של הנאשם- ד"ר נעמי פרידנברג, ציינה כי אין מניעה רפואית שהנ帩ם יעבד (חוות דעת מיום 28.1.16)], הזמין בית המשפט את ד"ר נעמי פרידנברג (**עובד 1**)- רופאת שערכה את במ/1 ובמ/2, (להלן: "הרופאה") למתן עדות לרבות כמו גם את תיקו הרפואי של הנאשם.

معدותה של הרופאה (עמ' 383- 386 לפ"ו) עולה כי הנאשם עדין סובל מפוסט טראומה, עבר אשפוזים על רקע מצבו הנפשי בין היתר בשל ניסיון אובדן שביצע וקיבל בעבר טיפול רפואי. היום מתארת התיאיבות במצבו והיעידה כי מקבל טיפול אחת ויחידה למצב חרדה ודיכאון.

הרופאה העידה כי תוכן מכתבה שנערך בבקשת אשת הנאשם לממוינה על עבודות השירות, התבבס על התרשםותה כי הנאשם מתפרק עם טיפול מסוימת ועל דיווחים של הנאשם ואשתו, כי במהלך השנה الأخيرة תמיד בעבודה.

עוד מסרה הרופאה כי נכון למועד מתן העדות בבית המשפט היא סבורה שהנ帩ם אינו זקוק לטיפול נוספת.

בחקירתה בבית המשפט על ידי ב"כ הנאשם, אישרה הרופאה כי לנ帩ם נקבעה נכות نفسית. אך הסבירה כי גם אנשים עם מגבלות נפשיות המטופלים בתרופות, יכולים לעבוד יום עבודה מלא. באשר לשאלת אם הנאשם מתאים לעבוד עבודות שירות ו/או יכול ל��פקד בעבודה על רקע מצבו הרפואי ואשפוזו בעבר, ציינה כי זו למעשה צריכה להיות מוכרעת ע"י רופא תעסוקתי ולא על ידה כרופא משפחה.

בית המשפט עיין בתיקו הרפואי של הנאשם אר מטעמים של צנעת הפרט לא יכיר מילימ על תוכנו.

העjon בתיק הרפואי מלמד על התלאות שחווו הנאשם והמשבר הנפשי המתמשך אליו נקלע וממנו סובל החל מיום התאונה ועד לעת האחونة, עם זאת ניכר כי בשנה الأخيرة חלה הטבה.

נסיבותיו האישיות ומצבו הבריאותי של הנאשם על רקע היפוסט טראומה ממנה סובל, אינם קלים כלל ועיקר ומשפיעים לא רק עליו אלא גם על מצבם ותפקודם של כל בני המשפחה.

נסיבותיו האישיות ומצבו הרפואי של הנאשם פורטו גם בתסקיר שירות המבחן והשפיעו על המלצתו העונשית.

הענישה במרקם גרים מות בrelsנות בגדרי תאונות דרכים או תאונות אחרות היא אתגר קשה, שכן ככל שעוסקים בנאים נורמטיביים שמעדו והתרשלו בהיסח דעת.

עולם של שתי משפחות חרב עליו- משפחת הקרבן ובדרך כלל גם הפוגע ומשפחתו, לא רק בשל הענישה אלא גם בשל המעשה.

בנסיבות אלה של אבדן חיים, לעובדת מות הקרבנות וקדושת חייהם נודעת חשיבות רבה בענישה. כמו כן, ניתן משקל משמעותו למידת הרשלנות בקביעת גזר הדין ובאשר לנسبות אישיות (הנובעות בין היתר ממצב רפואי של הנוג) התחשבות בהן כדי לפטור ממסר בפועל תהא במקרים חריגים ביותר.

בשנים האחרונות **מרכז הcobd בענישה** נטה להטלה מסר בפועל גם במקרים בהם הוכחו נסיבות אישיות קשות, חריגות ויצאות דופן לנאים כך למשל ברע"פ 2955 **ענת הרמוס נ' מ"**, הרכב הש': מ. נאור, א. רובינשטיין, ד. ברק-ארץ (26.6.12) - הנואמת שהינה אישה נורמטיבית גרמה למות אדם עקב סטייה, נשלחה לרצות **עונש מסר בפועל בן 8 חודשים על אף החשש כי ילדיה הקטנים יוותרו ללא דמות הורית ועשויים להתרפז בין משפחות אומנות** בשל מסרתה; ברע"פ 8576 **הילה מזרחי נ' מ"**, הרכב הש': א. ריבלין, א. רובינשטיין, ס. ג'ובראן (12.2.12) - שם קיפח חייו רוכב אופניים שנסע בשול, הרגת, אם לשלושה ילדים קטנים, בהיותה בחודש הרבעי להריון, נשלחה לרצות **עונש מסר בן 8 חודשים**; וברע"פ 3714/15 **מירב מלר נ' מ"**, כב' הש' א. שהם (8.6.15) - אשר גם שם קופחו חי רוכב אופניים שנע בשול, הוטלו על הנואמת הנורמטיבית שהייתה בהריון בסיכון ונשאה ברחמה תאומים, שנקלטו לאחר שנים של טיפול פוריות **עשרה חודשים מסר בפועל**.

בית המשפט לא מקל ראש בתוכן המסמכים הרפואיים שהובאו לעינו כמו גם בהחלט בתסוקיר. מצבו הנפשי של הנאשם הסובל מפוסט טראומה מתמשך "לקח בחשבון אחד השיקולים בגזרת הדין תוך איזון בין שיקולי הענישה الآorris הרלוונטיים לתיקי תאותות דרכם".

התסוקיר ונסיבות אישיות נוספת

הנאשם בן 42 נשוי ואב לשבעה ילדים קטנים.

שנות ילדותו של הנאשם ביחסות משפחתו הגרעינית אופינו באווירה של לחץ ומתייחות והנאשם מצא מפלט בהתערות עם חברה בעייתייה והתנהלות פורעת חוק.

הנאשם שירת שירות צבאי מלא.

התסוקיר מתאר אורח חיים נורטטיבי במהלך הכיר הנאשם את אשתו ויחדיו הקימו בית בישראל. הנאשם שילב לימודים בכלל עם עבודה כנהג הסעות ברכב שרכש.

הנאשם דיווח לשירות המבחן כי בתקופה הראשונה לאחר התאונה איבד את הרצון לחיות,טופל במרפאות לבリアות הנפש ואובחן כסובל מהפרעת פוסט טראומה ודיכאון נלווה.

מהતסוקיר עולה כי הנאשם עבר תקופה המתאפיינת בעליות ומורדות במצבו הנפשי וכשלוש שנים לאחר התאונה ביצע ניסיון אובדן.

בשנה الأخيرة מתאפיין שיפור ויציבות המתבטאים בחזרתו של הנאשם לעבודה ובמקום עבודתו האחרון במפעל בבית

שמש שומר על יציבות תעסוקתית ורגשית.

באשר למצב הכלכלי משפחת הנאשם ספגה מכח קשה מבחינה כלכלית הויל והנائم לא תפקד בעבודתו ואשתו הפכה למפרנסת יחידה. כמו כן אשת הנאשם נאלצה להתמודד לבדה עם הטיפול בבית ובילדים אשר גילו קשיי התנהגות לאחר התאונה.

שירות המבחן התרשם כי אף שהנائم לקח אחריות על ביצוע העבירה הוא מתבקש להתמודד עם התוצאה החמורה של התאונה והדגיש את תנאי השטח שהקשו עליו למנוע את אשר אירע.

שירות המבחן מצין כי הנאשם חווה מצב פוטט טראומטי מתמשך וכי בשנה האחרונות חלה התאוששות במישורי חייו השונים בעיקר בתחום התעסוקה והתפקיד ההורי.

להערכת שירות המבחן הטלת עונש מאסר בפועל עלול לגרום לנסיגה במצבו של הנאשם ועל כן המליץ על הטלת עונש מאסר שירוצה בעבודות שירות.

עמדת ההחלטה בשנים האחרונות בגין מצב נפשי תולדת תאונת דרכים

יען בפסק דין מהשנים האחרונות מלמד כי אף במקרים בהם נאים בהם תופעות קשות של פוטט טראומה בעקבות אירוע התאונה העדיף בבית המשפט את האינטראס הפסיכולוגי של גמול והרתקעה בשל עקרון קדושת הח"ם.

כך למשל ברע"פ 501/16 **רינה ראובן פישמן נ' מ"י**, הש' א. שם (24.1.16) (להלן: "ענין פישמן"), הנהגת נשלחה ל-10 חודשים מאסר בפועל **חרף המלצת** שירות המבחן שניתנה לאור מצבה הנפשי; בUF"ת (מרכז) 12-07-21035-2013 **אליה סוליארים נ' מ"י**, הרכב כב' הש': א. טל, א. מקובר, ז. בוסתן (6.1.13), המערער **צער בן 19** שהוא ערבות נושא לזכה"ל נשלח ל- 26 חודשים מאסר בפועל כתוצאה מותם של 2 רוכבי אופניים וגרימת חבלות לחמשה רוכבים; וברע"פ 2996/13 **טטיאנה ניאזוב נ' מ"י**, הרכב כב' הש': ס. ג'ובראן, א. רובינשטיין, ד. ברק-ארץ (13.8.14), על אף שהמערערת סבלה נפשית כתוצאה מן התאונה ולמרות שנשללו בוגרונות נסיבות אישיות חריגות הנוגעות להיות המנוחה חברתה, חוות 2 בנותיה של המערערת בגין התנהגות שאחת מהן סבלה מביעות רפואיות, והעובדת שהאב לא היה דומיננטי בחיהן - על אף כל אלה המערערת נשלחה ל-8 חודשים מאסר בפועל.

הימנוות מהטלת עונש מאסר בשל מצב רפואי שמורה למקירים חריגים ביותר בהם ההנחה כי עונש המאסר עלול להביא לקיצור תוחלת החיים בשל המחלת [יען והשוווה: ע"פ 5669/14 **לופוליאנסקי נ' מ"י**, הרכב כב' הש': ס. ג'ובראן, נ. הנדל, ע. פוגלמן, י. עמית, צ. זילברטל (29.12.15)].

ככל, מצב בריאותי קשה אינו מקנה למי שהורשע בעבירה פטור מעונש מאסר בפועל ככל שעונש זה מוצדק לגביו. הנחתה המוצאת היא שగורמי הרפואה בשירות בית הסוהר ערוכים לטפל באסירים במצבים רפואיים שונים, אף כאשר שאים פשוטים [יען: רע"פ 1076/16 **כהן נ' מ"י**, כב' הש': ס. ג'ובראן (11.2.16), ע"פ 2566/14 **אדוארד גלפונד נ' מ"י**, הרכב כב' הש': ע. פוגלמן, ד. ברק-ארץ, מ. מוז (17.2.16)].

עמדת משפט קורבנות העבירה

הנאשם גרם למוות של 7 נפשות בני משפחה אחת. משפט קורבנות העבירה מתגוררת בישוב בו מתגורר הנאשם ובני משפחתו. נטען כי הנאשם "עשה טובہ" למשפחת המנוחים כשהשיטם ביום התאונה לנופש.

בני משפחת המנוחים העבירו לבית המשפט מכתב (נ/27) באמצעות עה/1 - הרב אורן זוהר.

מתוך המכתב עולה כי המשפחה קיבלת את הגזירה שנייתה עליה, מבחים מרעה יום את אובדן יקריםם, שהלכו מהם בטרם עת ויחד עם זאת מאמנים בני המשפחה, כי מדובר בגזירה ממשיים ומוציאים כי אין בלבם כעס או בקשת נקמה כנגד הנאשם.

במסמך מצוין בין היתר כי הסבל החברתי והנפשי אליו נקלעו הנאשם ובני ביתו- אשתו וילדיו - כאשר האחרונים אינם אחראים ל蹶ה הטרגית, הובא לידעת בני משפט קורבנות העבירה, ועל כן ובהתחשב בסבל שהוא מאז המקורה המציג, מבקשים הם לחזק את משפחת הנאשם ולא לפגוע בה.

משפחת המנוחים הסבירה במסמך כי את האובדן והשכול הם לא יכולים למנוע ואת יקריםם הם לא יכולים להסביר ע"י עונשת הנאשם אף הם מאמנים כי אם משפחת הנאשם תקבל סיוע ותחזור לעצמה הם יחושו הקלה שבಗינם לא תיפגע משפחה נוספת בישראל.

אין ספק כי לא כל יום מקבל בית משפט מכתב כמו זה שבפנינו המלמד על גדלות רוח. בית המשפט יתחשב בתוכן המכתב ולא ימזה את הדין עם הנאשם.

התיחסות לפסיקה שהוגשה על ידי הצדדים

ב"כ המאשימה הדגיש בטיעונו כי הסדר הטיעון אינו מבטא את עמדתה העונשית של המאשימה ביחס לרכיב המאסר בפועל לו היא עותרת בדרך כלל על מי שהורשע בעבירות של גרם ברשלנות בנسبות חמורות עם מספר קורבנות.

ב"כ המאשימה הסביר כי הסדר הטיעון המקל עם הנאשם, נועז בכשלים ראיתיים הנובעים מעדות הבחן ומחדי חקירה, בעיות תשתיות ורשלנות תורמת מצד רכבת ישראל ומע"צ. כמו כן ציין ב"כ המאשימה כי בקביעת מסגרת ההסדר נלקחו בחשבון נسبות שאיןן קשורות במעשה העבירה ובינהן- מצבו הנפשי של הנאשם, חסכו בזמן שיפוט ונטילת אחריות על ידי הנאשם.

ב"כ המאשימה הדגיש כי אלמלא השיקולים שפורטו לעיל,ਐי במקרה כגון דא הייתה המאשימה עותרת לרכיב מסר של בין 3 ל-6 שנים בפועל גם נוכח ריבוי הקורבנות.

לאור כל האמור סבור ב"כ המאשימה כי אין לקבל את בקשתו העונשית של ב"כ הנאשם להטיל עונש מאסר לתקופה שתרכזה בעבודות שירות.

ב"כ המאשימה הפנה לפסיקה ללמידה על השיקולים המוחים, מדיניות העונשה וمتחמי העונשה בעבירה של גרם מוות ברשלנות, וטען כי מהפסיקה העדכנית של בית המשפט העליון עולה בחרורה, כי העונש הראו למי שנמצא אשם

לగרים מותו של אדם עקב נהיגה רשלנית - הינו מאסר בפועל (גם כשמדבר בקרובן עבירה אחד קל וחומר כשעסוקין במספר קרובנות).

[עו': ע"פ 6755/09 **ארץ אלמוג נ' מ"י**, הרכב כב' הש': ס. ג'ובראן, י. דנצינגר, נ. הנדל (16.11.09), רע"פ 2996/13 **טטיינה נייאזוב ואחות' נ' מ"י**, הרכב כב' הש': א. רובינשטיין, ס. ג'ובראן, ד. ברק-ארץ (13.8.14) (להלן: "פרשת ניאזוב"), רע"פ 3714/15 **מירב מלר נ' מ"י**, כב' הש': א. שהם (8.6.15) (להלן: "ענין מלר"), רע"פ 4581/14 **אתיאל סיסו נ' מ"י**, כב' הש': א. שהם (9.7.14) (להלן: "ענין סיסו").]

מנגד ב"כ הנאשם ביקש לבדוק את הפסיקה שהוגשה ע"י ב"כ המאשימה מעוניינו.

ענין פס"ד מלר טען הסגנון כי רמת הרשלנות שנקבעה שם חמורה בעוד שהוא סבור כי בעניינו רשלנות הנאשם ברף הנמור. זו עמדתו גם לענין **פס"ד סיסו** הויל ורף הרשלנות שם גבוהה והמלצת שירות המבחן הייתה להטיל עונשה מוחשית נוכח אי לكيות אחריות.

באשר **לפס"ד ניאזוב** טען ב"כ הנאשם כי נסיבותיו שונות והוא גורס בין היתר כי הרשלנות שם גבוהה לעומת רשלנות הנאשם בעניינו.

ב"כ הנאשם מבקש לשקלול המקירה על רקע נסיבותו המיוחדות ולאמצץ את המלצה לשירות המבחן.

ב"כ הנאשם הפנה לפסיקה ענפה שם הוטלו עונשי מאסר שניין להמים בעבודות שירות.

[רע"פ 4732/02 **ענת סורפין נ' מ"י**, הרכב כב' הש': ט. שטרסברג-כהן, י. אנגלרד, א. א. לוי (25.11.02), ע"פ (חי') 13-04-13 **כרמן נ' מ"י**, הרכב כב' הש': ר. שפירא, א. קיסרי, ת. שרון-נתנאלי (4.7.13), גמ"ר 09-07-4545 **מ"י נ' יידבסקי**, כב' הש': ע. במיליה-איינשטיין (18.1.11) (להלן: "ענין יידבסקי"), ת"ד 09-10-2018 **מ"י נ' בן שלום בראל**, כב' הש': א. קאופמן (9.9.12), גמ"ר 10-03-235 **מ"י נ' מנטור עלא אלדין**, כב' הש': ע. במיליה-איינשטיין (16.2.12) (להלן: "ענין מנטור"), רע"פ 4261/04 **יעקב פארין נ' מ"י**, הרכב כב' הש': א. ריבלין, ס. ג'ובראן, ד. בייניש (6.12.04), ע"פ 07-04-4208 **מ"י נ' נאפו אבו שריקי**, הרכב כב' הש': נ. הנדל, ר. יפה-כ"ז, א. ביתן (27.2.08) (להלן: "ענין נאפו"), רע"פ 05-548 **ማירה לוין נ' מ"י**, הרכב כב' הש': א. פרוקצ'יה, א. ריבלין, ס. ג'ובראן (19.1.06), ת"ד 08-04-2164 **מ"י נ' עינב ליבנה**, כב' הש': ש. לאר-ביבלי (15.2.09), גמ"ר 09-06-5527 **מ"י נ' יוסף אמיתי**, כב' הש': ח. סבאג (25.1.11), ת"ד 04-04-1492 **מ"י נ' גילה טיב**, כב' הש': א. גופמן, (8.3.11), עפ"ת 10-11-36020-2020 **נזהר ג'באלי נ' מ"י**, הרכב כב' הש': מ. פינקלשטיין, מ. ברנטן, ו. פלאוט (2.2.11), רע"פ 16-1142 **פלומי נ' מ"י**, כב' הש': א. שהם (16.2.16) (להלן: "ענין פלומי"), פ"ל (חי') 14-06-917 **מ"י נ' זידאן**, כב' הש': כ. פאר-גינט (5.8.15)].

ב"כ הנאשם הדגיש את פסק הדין האחרון שאזכור לעיל שם נקבע כי הרשלנות הרגעית שאינה מלאוה בהתנהגות עברייןית נוספת, עדמת משפט קרובן העבירה ומצבו הנפשי של הנאשם מצדיקים הטלת מאסר ברף הנמור של **מתחם הענישה והוא מבקש לגזר ממנו גזירה שווה**.

ב"כ הנאשם סבור כי אין לשזר מידת נקמה בגין העונש ואין להחמיר עמו הנאים ארך בשל התוצאות הטרagiות דווקא בשל כך שעסוקין בעבירה של גרם מוות ברשלנות והיפנה לאמור בעפ"ת (חי') 15-12-8890 **עמר נ' מ"י**, הרכב

כב' הש': ר. שפירה, ב. טאובר, ת. נאות-פרי (31.12.15).

בית המשפט עיין בכבוד ראש בפסקה אליה הפנה הסגנור, 7 פסקי דין מתווך המקבץ שצוין לעיל, הימם פסקי דין של בית המשפט ל汰בורה מהם ניתן ללמידה על מדיניות אך אין בהם כדי להוות פסקה מנחה או מחייבת.

כמו כן, בניגוד לקבעת בית המשפט בעניינו, כמעט בכל פסקי דין האמורים (**למעט פלוני**) נקבע רף הרשלנות **نمוך** שהוגדר כרשנות רגעית או הסחת דעת **רגעית**.

בית המשפט וב"כ הנאשם אינם רואים עין בעין את רף הרשלנות של הנאשם במקרה דנן.

בית המשפט קבע כי רשלנות הנאשם מצויה **ברף הבינו-גבובה** ולא ברף הנמוך כדעת ב"כ הנאשם.

אין מדובר בהתרשלות רגעית או בהיסח הדעת אלא בהתרשלות שנפרשה לאורך 17 שנים תמיינות בהן יכול היה הנאשם לשים ליבו לאמצעי האזהרה ולמנוע את התוצאה הטראנית.

יש לזכור כי לקבעת "דרגת הרשלנות" נודעת השפעה ניכרת על מלאכת גזירת העונש בעבירות של גرم מוות בנהיגה רשלנית [עיין: רע"פ 449/15 **אבו קוידר נ' מ"י**, הש' א. שם, (21.1.15)].

ב"כ הנאשם נימק עתירתו לנוקוט במידת הרחמים בנסיבות האישיות החറיגות של הנאשם- מצבו הנפשי והשפעתו על בני ביתו - אשתו וילדיו.

רוב רובם של האנשים החוטאים בעבירות גرم המוות ברשלנות תוך כדי נהיגה, הימם אנשים נורמטיביים אשר חיהם השתנו ללא היכר לאחר האירוע המכונן והטראנגי.

רובם של אוטם אנשים סוחבים עם תוצאות נפשיות כללו ואחרות תולדת היום הארוור ואף על פי כן נאלצים לשלם את הדין בין היתר ע"י ריצוי מאסר בין כתלי הכלא נוכחות מדיניות הענישה המחמירה והצורך להתמודד עם המציאות הקשה ומחר הדמים בכבושים [עיין: רע"פ 5112/16 **אברהם כהן נ' מ"י**, כב' הש' א. שם (4.7.16)].

בעניינו נספו 7 בני אדם. רוב פסקי דין שהובאו על ידי ב"כ הנאשם גרמו לקורבן עבירה אחד, חוץ מפסקין דין שיבחנו בהמשך.

אומנם, כאשר תאונה גבטה חיהם של מספר קורבנות בית המשפט אינם עורך כפל אריתמטי כמספר הקורבנות, כל מקרה נבחן על פי נסיבותו [עיין: עפ"ת 12-03-6532 **גאנט (אסיר) נ' מ"י**, הרכב כב' הש': א. קיסרי, ר. שפירה, ע. זרנקין (12.6.17)] ואולם, ריבוי הקורבנות הינו שיקול משמעותי שלא ניתן להתעלם ממנו בגזירת הדין.

עיקרון קדושת החיים מחייב את בתי המשפט ליתן ביטוי לעובדה שככל קורבן הינו עולם ומלאו שמסלול חייו נגדע בטרם עת.

מי שבחור להסיע במידה מסוימת רב של נוסעים ברכבו, צריך לדעת כי על כתפיו מוטלות אחראיות וחובות זהירות מוגברות, אף אם עשה זאת ללא תמורה.

לצ"ען, כי פסקי הדין של בית המשפט העליון שהובאו על ידי ב"כ הנאשם (**למעט עניין פלוני**), ניתנו טרם תיקון 113 לחוק העונשין. היהת הנאשם בפס"ד פלוני על סף בגירות היווה שיקול עיקרי להקלת בעונשו.

למעשה, בכל אסופה ההחלטה שהובאה על ידי ב"כ הנאשם לא נמצא מקרה שנייה לגזרו ממנו גזירה שווה לענייננו.

בעניין יידבסק שאוזכר, אומנם המדבר בתאונה שגרמה ל- 5 הרוגים ברם, הסדר הטיעון שם היה הסדר סגור, רף הרשלנות נמוך, אחד ההרוגים הינו בנו של הנאשם (מידת קירבה שיש לה השפעה משמעותית על העונש) וגם התקיימו נסיבות אישיות קשות וחיריגות נוספת על הפוסט טראומה (הנוגעות לשני ילדיו הקטנים של הנאשם, אשר נולדו בעלי מום של חירשות ונזקקים לטיפולים רפואיים שוטפים).

בעניין מנסורי - בית המשפט הגדר שמדובר בתאונות רגעית וקרובן העבירה היה אחד.

באשר **לפסה"ד בעניין נאפו** שאוזכר על ידי ב"כ הנאשם, העוסק ב-4 הרוגים ובדרגת רשלנות גבוהה- בית המשפט עיין בתיאור נסיבותה האישיות של הנאשם (השתיכותה לחברת הבדוית וההתיחסות אליהם כמשפחה אחת מורחבת), הייתה אם ייחנית לשני ילדים קטינים בני שנה ו-10 חודשים ו-8 חודשים, והמלצת התסקיר כי למאסר יהיה אפקט הרסני על חייה), שנלקחו שם בחשבון ואשר הביאו לקולת העונש ערכת הערעור צינה בምורש כי העונש נוטה לפחות, כי התוצאה יכולה להיות אחרת מבלתי שהיא בכך טעות וכי המדבר בתוצאה של הפעלת שיקול דעת שיפוטי.

לאחר שבחןתי את פסקי הדין שאוזכרו לעיל הגיעו למסקנה כי דווקא מפסק דין שהובאו על ידי ב"כ המאשימה ניתן ללימוד לענייננו, בשינויים המתוחיבים.

ההחלטה שאוזכרה ע"י ב"כ המאשימה משקפת עדנה עדכנית של הערכאות המחייבות והמנחות, ומצבעה כי אף שבית המשפט העליון שקל נסיבות אישיות חריגות, קשות ווצאות דופן- ננקטה ענישה חמירה והנסיבות האישיות לא גברו ברוב המקרים על פני האינטרס הציבורי .

העונש ההולם

בבואי לגזר את הדין ניצב נגד עניי תיקון 113 המתווה את הדרך בהתאם להוראות סעיף 40ג לחוק העונשין.

הגם שעסקינו באדם נורטטיבי ועל אף נסיבותו האישיות הלא פשוטות,noch נסיבות התאונה ונסיבותיה, מידת הרשלנות ומידת הפגיעה בערך המוגן, יש מקום להטלת עונש מאסר לרצוי בין כותלי הכלא על מנת להילחם ברגע תאונות הדרכים ולהעביר לכל החברה מסר חד וברור כי יש להקפיד ולא לזלزل בהוראות תמרורים וחוקי התנועה השונים.

שחיקה במדיניות ענישה חמירה עלולה להביא עמها פגעה קשה בהתמודדות עילה עם הקטל בדרכים.

עם כל הצער והאמפתיה שבית המשפט חש בשל מצבו של הנאשם ובמי משפחתו הוא סביר, כי יש ליתן משקל מכריע לשיקולי הגםול וההרתקה נוכחת הפגיעה הגבוהה בערך של קדושת החיים. הנסיבות הנעוצות בנסיבות התאונה ומהדליה החמורה השונים נלקחו בחשבון על ידי המאשימה בתיקון עובדות כתוב האישום ובהגבלת הרף העליון של מסגרת הסדר

עמוד 30

הטייעון לשנתיים מאסר.

בית המשפט התחשב בנסיבות האחריות של הנאשם [לזכותו של הנאשם נזקפת ההודיה אף שהגיעה בשלב מאוחר של ההליך (לאחר שההתביעה סימה להביא ראיותיה)].

ניהול ההליך אינו נזקף לחובת הנאשם (סעיף 40א(6) לחוק העונשין), ברור לבית המשפט כי שמיית הראות נדרשה כדי לחשוף את מחדלי החקירה ותרומת הרשות, שיש בהם כדי להשליך על מידת הרשות של הנאשם.

העובדת שהמשטרה לא חקרה כנדרש את כל הגורמים המעורבים קרי גורמים ברכבת ישראל ומע"צ, ולא שקלה אם יש הצדקה להעמיד מי מהם לדין, נלקחת בחשבון.

בכדי לקבוע את נקודת הಹילהה בתוך המתחם נתן בית המשפט משקל לנסיבות המפורטות בסעיף 40א לחוק העונשין ובוינהן הפגיעה של העונש בנאים ובנסיבותיו כפי שעלה מעודיעות עדי ההגנה לעונש; הנזקים שנגרמו לנאים כתוצאה מביצוע העבירה; תרומת הנאשם לחברה; חלוף הזמן מעת ביצוע העבירה; וכן נסיבות נוספות כגון עמדת משפחת קורבנות העבירה אשר מבקשות שלא להחמיר עם הנאשם במסגרת הסדר הטיעון שהתגבשה בין הצדדים.

נסיבותו האישיות של הנאשם הן אכן שיקול שבית המשפט לוקח בחשבון בקביעת נקודת הಹילהה בתחום המתחם אך אלו אינן באות בוגדר אותן מקרים המאפשרים להימנע מהטלת מאסר בפועל [ע"פ 5787/04 **שחادة נ' מ"י**, הרכבת הש': א. פרוקצ'יה, א. גרוביס, א. חיות (8.9.04), רע"פ 4459/12 **ניר דגן נ' מ"י**, הש' א. שהם (10.6.12)].

סופה של דבר הגיע בית המשפט למסקנה כי על הנאשם לרצות עונש מאסר בפועל בין כתלי הכלא נוכח רף הרשות ומידת הפגיעה הגדולה בעורק המוגן.

אלמלא מסגרת הסדר הטיעון היה בית המשפט מציב את נקודת הಹילהה ברף העlion של מתחם הענישה שקבע.

בית המשפט ערך להמלצת שירות המבחן ואולם המלצה אינה מחייבת. כלל ידוע ומוכר הוא כי בית המשפט משתמש בתסaurus ככלי עזר חשוב לעניין נסיבותו האישיות של נאים וסיכוי שיקומו, ברם האחריות לגזירת הדין בשים לב לכלל עקרונות הענישה ומלاكت האיזון בין האינטרסים השונים, מוטלות על כתפו של בית המשפט [ע"פ 1756/16 רע"פ 16.3.16 **פלוני נ' מ"י**, כב' הרכבת הש': ס. ג'ובראן, א. חיות, מ. מוז (11.1.16)].

שליחתו של אדם נורטטיבי אל בין כתלי הכלא היא החלטה קשה.

קשה שבעתים ההחלטה לשלוח את הנאשם לכלא בשים לב למצבו הבריאותי הרגש ומצב בני ביתו. גם פניות בני משפחת הקורבנות ועודיות עדי ההגנה לעונש לא נעלו מעוני בית המשפט, ואולם בשים לב לפסיקה העדכנית והצורך לצמצם פערו ענישה במטרה להביא לאחדות בענישה, תכלית שעוגנה בסעיף 40ב לחוק העונשין ונקבעה גם בפסקה בית המשפט העlion, אין מנוס מהמסקנה כי נסיבותו האישיות של הנאשם אין מצדיקות חריגה ממתחם הענישה.

מידת הרשות ומספרם הגדולה של הקורבנות מティים את כף המאזינים לטובת אינטראס ההרעתה הציבורית על פני נסיבותו

האישיות של הנאשם.

שיקולי הענישה שנקבעו בפסקיקה לתיקי גרם מותם ברשלנות במהלך ניגזה, רף הרשלנות, ריבוי התאונות וההפקרות בכבישים - מחייבים להטיל עונש מרתייע בדמות מאסר העולה על 6 חודשים על אף היוות הנאשם אדם נורמטיבי ועל אף המשקל שיש לנסיבותו האישיות ומצבו הרפואי [באשר למלאכת האיזון הנדרשת בין השיקולים השונים לרבות המשקל שיש ליתן לנסיבות אישיות לא קלות, הכוללות מצב רפואי מורכב של מחלת קשה ובעיות רפואיות נוספות לבין האינטראס הציבורי להרטיע עין: ע"פ 2566/14 **אדוֹרָד גַּלְפּוֹנְד נ' ח"**, הרכב כב' הש': ע. פוגלם, ד. ברק-ארץ, מ. מזו (17.2.16)].

המקרה דנן הינו תזכורת קשה לכל הנගים **בדבר האחוריות הכבדה המוטלת עליהם בכל רגע נתון על הכביש ובכל עת של קבלת החלטה.**

סוף דבר

בשים לב לעובדות כתוב האישום המתוקן, נסיבות התאונה ונסיבותיה, רף הרשלנות, תרומת רשלנות, מחדלי חקירה, מדיניות הענישה, מידת הפגיעה באינטרס החברתי שנפגע, אינטרס הגמול ואינטרס ההרתעה - המרכיבים את מתחם העונש ההולם, וכן בהתחשב בנסיבות אחרות שאין בעוצמתם בעבירה הנוגעות לנסיבותו האישיות של הנאשם כמפורט לעיל, כעולה מתחסיק שירות המבחן ועמדת משפטת קורבנות העיטה למסקנה, כי יש להטיל על הנאשם על תנאי מאסר בפועל לתקופה העולה על שישה חודשים ופסילת רישיון בת שנים.

אשר על כן על הנאשם מוטלים העונשים הבאים :

21 חודשים מאסר בפועל, מתוקפת המאסר ינוכו ימי המעצר שריצה הנאשם בקשר עם התאונה.

תשומת לב לשירות בתי סוהר למצבו הרפואי של הנאשם.

יש להעביר לשירות בית הסוהר מסמכים רפואיים ופרטית התרופות שה הנאשם נזקק להם.

על הנאשם להיות בפיקוח רפואי.

רופא בית הסוהר יזמן את הנאשם לאחר קליטתו ללא שיחוי לבדיקה רפואית.

5 חודשים מאסר וזאת על תנאי למשך שלוש שנים, והתנאי שלא יעבור העבירה בה הורשע או עבירה של ניגזה בזמן פסילה.

18 שנות פסילה מלכבל או מהחזקך רישיון נהיגה בניכי, פסילה מנהלית ופסילה עד תום ההליכים שרווצתה.

נכח מצבו הכלכלי של הנאשם ובני משפחתו, ההליכים האזרחיים בהם היה הנאשם מעורב ועדין מעורב, ובשים לב להסדר הטיעון בין הצדדים (סעיף 2 ב להודעה על הסדר הטיעון) לפיו אין עתירה להטלת קנס או פיצוי למשפחה נפגעי העבירה, בית המשפט נמנע מלהטיל רכיב כספי כלשהו על הנאשם, לאחר לבטים.

מציאות תעביר העתק גזר הדין למכון לבתיות בדרכיהם.

המכון יזמן את הנאשם לבדיקה.

זכות ערעור תוך 45 יום כחוק

ניתנה והודעה היום י"ב אלול תשע"ו, 15/09/2016 במעמד הנאשם וב"כ הצדדים.

רבקה שורץ , שופטת בכירה

הוקלד על ידי קרין מזרחי