



גמ"ר 4943/08/18 - מדינת ישראל נגד נאג'ח אבו מוסטפא

בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 4943-08-18 מדינת ישראל נ' אבו מוסטפא
תיק חיצוני: 4942/18

מאשימה	בפני ופט בכיר אלון אופיר
נגד	מדינת ישראל ע"י פרקליטות מחוז הדרום
נאשם	נאג'ח אבו מוסטפא ע"י ב"כ עו"ד עלי אלקרינאוי

גזר-דין

הנאשם הורשע על פי הודאתו בביצוע עבירה בניגוד לסעיף 64 בפקודת התעבורה, התשכ"א-1961 - גרימת מוות ברשלנות.

בהתאם לעובדות כתב האישום המתוקן, נהג הנאשם ביום 29.4.18 משאית בשעת בקר.

נהיגת הנאשם במשאית הייתה לאחור, ללא מכוון, כאשר שדה הראייה שלו לאחור חסום למרחק של 25 מטר.

אף שזמזם הנסיעה לאחור פעל באופן תקין, ואף שהייתה מותקנת במשאית מערכת וידאו לצפייה ב"שטח המת" שמאחורי המשאית, בשל זרוע שבורה של מסך מערכת הצפייה, היה מונח מסך זה על לוח השעונים ולמעשה לא ראה הנאשם את הנעשה בסמוך לרכבו מאחור עת נע לכיוון זה.

במהלך נסיעה איטית זו לאחור, נהג הנאשם כך כ-10 מטרים, ופגע בזמן זה בהולך רגל שהלך כ-4 מטרים מאחורי המשאית.

סאלם אלעסם (להלן:המנוח), יליד 1959 מצא את מותו המידי באירוע המתואר לעיל.

הנאשם כאמור הודה ולקח אחריות מלאה על מעשיו המתוארים לעיל, נשלח לתסקיר של שירות המבחן למבוגרים ולחוות דעת של הממונה על עבודות שירות.

המדינה הגישה טיעוניה לעונש בכתב ובמסגרת הראיות לעונש הגישה את עברו התעבורתי של הנאשם (אין לנאשם כל עבר פלילי).



ההגנה אף היא הגישה טיעונים לעונש בכתב ובשלב הראיות לעונש העידה את אחיו של המנוח, את השייח אימברק חמאס אשר ערך "סולחה" בין משפחת המנוח למשפחת הנאשם ואדם נוסף אשר הכיר היטב הן את המנוח והן את הנאשם עצמו.

טיעוני הצדדים לעונש בתמצית -

פער גדול קיים בפרשה זו בין עמדתה העונשית של המדינה לעמדת ההגנה.

כל צד תמך עמדתו בפסיקה רלוונטית וכל צד סבור כי יש לפרש את החוק והפסיקה באופן שיוביל את בית המשפט לקבלת עמדתו העונשית.

ב"כ המדינה סבור כי רף הרשלנות שיש לייחס להתנהגות הנאשם הוא רף גבוה.

לשיטת המדינה היות הנאשם נהג ותיק המכיר היטב את משאיתו על מגבלותיה פועל לחובתו עת החליט לנהוג בה לאחר ללא מכוון ומבלי שהביט במסך הוידאו המצלם את ה"שטח המת" מאחורי המשאית. הישענות הנאשם על זמזם ההתראה בלבד ונהיגתו לאחר כאשר הוא מודע לכך שקיים שטח אותו הוא אינו רואה ולשם נעה המשאית, מקימה כלפיו התנהגות אותה יש לסווג כרשלנות בדרגה גבוהה.

בנסיבות אלה מזמינה המדינה את בית המשפט לקבוע מתחם ענישה אשר ינוע בין 15 ועד 30 חודשי מאסר בפועל.

ב"כ הנאשם מפרש את עובדות כתב האישום והתנהגות הנאשם אחרת.

בהתאם לעמדת ההגנה, אין חובה בחוק להתקין מצלמת וידאו לאחר, ובמשאית בה נהג הנאשם היה מותקן זמזם אשר פעל וצפצף עת נע הנאשם לאחר, מרחק קצר ואיטיות.

המנוח, אשר היה כבד שמיעה, לא שמע במצבו את ההתראה ולכן התרחשה התאונה הקטלנית.

למעשה גם החובה הנטענת על ידי המדינה לשימוש במכוון (בזמן נסיעה לאחר) אינה מעוגנת בחקיקה והיא נובעת מפסיקת בית המשפט העליון.

בנסיבות בהן המדובר בנסיעה איטית לאחר, באזור מחסנים הסמוך לתחנת דלק ולא במרכז של עיר, כאשר זמזם המשאית פעל, המדובר ברשלנות קלה עד קלה מאד.

ההגנה סבורה כי מתחם הענישה צריך לנוע בין 6 חודשי מאסר (שאפשר וירוצו בדרך של עבודות שירות) עד 12 חודשי מאסר.

קביעת מתחם העונש -



בהתאם לקבוע בחוק ולצורך קביעת מתחם עונש הולם אבחן להלן את הערך החברתי שנפגע כתוצאה מביצוע העבירה, את מידת הפגיעה בערך זה, את מדיניות הענישה הנוהגת ואת הנסיבות הקשורות לביצוע העבירה.

הערך החברתי אשר נפגע במקרה של תאונה קטלנית הוא קדושת החיים, שלמות גופו של אדם ובטחון הציבור.

מידת הפגיעה בערכים המתוארים לעיל אינה נמוכה שכן אדם מצא את מותו כתוצאה מרשלנות הנאשם. גם כאשר התנהגות הנאשם אינה כוללת כוונה לפגיעה במנוח, רשלנותו של הנאשם היא אשר הובילה לתוצאה קשה של מוות.

בהתאם לעובדות כתב האישום נע הנאשם לאחר כאשר הוא נוהג משאית עם ארגז אחורי סגור כאשר 25 מטר מאחורי המשאית הוא אזור אותו לא יכול הנאשם לראות גם אם יסתכל במראות הצד של המשאית. מערכת הוידאו שאמורה לצלם שטח זה הייתה מחוברת, אך מסך הוידאו הפנימי שזרועו הייתה שבורה, היה מונח על לוח השעונים והנהג לא צפה דרכו במתרחש לאחר. זמזם המשאית המתריע בקול על תנועת המשאית לאחר פעל באופן תקין. במצב זה נע הנאשם לכיוון פתח מחסן הנמצא באזור תחנת דלק, כ-10 מטרים, ללא מכוון, ופגע כך במנוח שהיה כ-4 מטרים מאחורי המשאית.

לא מצאתי כי מיוחסת לנאשם נהיגה פרועה או מהירה לאחר.

אין חולק כי מערכת וידאו המצלמת ב"שידור חי" את המתרחש מאחורי המשאית, אינה נדרשת מכח החוק והמדובר בתוספת שהותקנה במשאית מעבר לנדרש בחוק.

נהיגת הנאשם לאחר הייתה למרחק קצר מאד ואין המדובר בנהיגה ללא מכוון כ"עיוור" על פני מרחק רב.

יחד עם זאת, ואף שזמזם המשאית עבד כנדרש, נע הנאשם עם משאית כבדה לאחר, מבלי שנעזר בכל אדם מכוון, באזור מחסנים ותחנת דלק שם חובה עליו לצפות כי יהיו הולכי רגל, ואסור היה לו להניח כי אותו צפצוף של מערכת הרוורס, יישמע בהכרח על ידי כל אדם וימנע בהכרח תאונה איתו.

הסתמכות זו של הנאשם, והחלטתו לנוע לאחר ללא מכוון כאשר "שטח מת" בלתי נראה ידוע ומוכר לו למרחק של 25 מטר מאחורי המשאית, מניבים בעיני קביעת **דרגת רשלנות בינונית בפרשה זו**.

אני סבור כי המדינה הפריזה בבקשתה לקביעת רשלנות בדרגה גבוהה, ואילו ההגנה הפריזה בבקשתה לקביעת רשלנות נמוכה.

ברעפ 1031/19 עלי שלבי נ' מדינת ישראל (28.2.2019) רשלנות הנאשם נמצאת ב**דרגה בינונית**. בית המשפט עמד על נסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירות, בכלל זה, אי לקיחת אחריות, העדר הליך טיפולי, ומאידך, נסיבותיו האישיות של המבקש, היותו צעיר, מפרנס יחיד של משפחתו, אב לשלוש קטינות ובעל עבר תעבורתי דל. לאור כל אלו, קבע בית משפט כי עונש המאסר אשר הוטל על המבקש יעמוד על 10 חודשי מאסר בפועל.

עפ"ת 38792-02-18 תבור נ' מדינת ישראל (13.5.19) נקבע כי רשלנותו של המערער היא **רשלנות בינונית**. בית-המשפט קמא סקר פסיקה רלבנטית (בעמ' 118 לגזר-הדין) וקבע מתחם עונש הולם שנע בין 7 חודשי מאסר ועד 18 חודשי מאסר. נגזרו על המערער 10 חודשי מאסר בפועל.



ברע"פ 1267/18 אבו סביתאן נ' מדינת ישראל (28.2.18) נדחתה בקשת רשות ערעור של נאשם אשר הורשע על-פי הודאתו בעבירת גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים. דרגת רשלנותו של הנאשם נמצאה **כבינונית עד נמוכה**. הנאשם צעיר כבן 20, נעדר עבר פלילי. בית המשפט המחוזי קבע את עונשו על **8 חודשי מאסר בפועל** (חלף 12 חודשים שנגזרו בבית משפט השלום).

שני הצדדים בפרשה זו הציגו פסיקה רלוונטית.

בעוד התביעה הציגה פסיקה הכוללת עונשי מאסר בפועל למקרים הדומים לרף הרשלנות המוצע על ידה, הציגה ההגנה פסיקה הכוללת מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות ביחס למקרים הכוללים רשלנות ברף נמוך.

בחנתי את הפסיקה שהציגו הצדדים וכן את הפסיקה שהצגתי לעיל ביחס לרף רשלנות בינונית בעבירות של גרם מוות ברשלנות.

בחנתי את מידת הפגיעה הספציפית של הנאשם במקרה זה בערך המוגן, ובחנתי את נסיבות ביצוע העבירה עלי ידו על רקע קביעתי כי רשלנותו היא בדרגה בינונית.

הגעתי למסקנה לפיה מתחם העונש הראוי נע ביחס לרכיב המאסר בין 7 חודשי מאסר ועד ל- 16 חודשי מאסר.

מאחר וכלל נוהג באירוע של גרם מוות ברשלנות אגב תאונת דרכים, לייצר התאמה בין משך חודשי המאסר למשך שנות הפסילה בפועל של רישיון הנהיגה, ראוי בעיני מתחם תקופת פסילת רישיון נהיגה אשר ינוע אף הוא בין 7 שנות פסילה ועד 16 שנות פסילה בפועל של רישיון הנהיגה.

קביעת העונש הראוי בתוך מתחם העונש שנקבע לפרשה זו -

בעפ 5135/18 מחמד עבידיה נ' מדינת ישראל (26.6.2019), נקבע:

"עקרונות הענישה ביחס לגרימת תאונה קטלנית מושרשים היטב בפסיקה, ולצערנו גם בניסיון המר של ריבוי מקרים מעין אלה. כלל ראשון הוא כי יש להחמיר בעבירות אלה לנוכח עקרון קדושת החיים. כלל שני, כי השיקול המרכזי הוא מידת האשמה. הכלל השלישי הוא כי ברגיל - הנסיבות האישיות של הנהג נסוגות בפני חומרת התוצאה...."

"...הקטל בדרכים הוא תופעה מכוערת. בשנים האחרונות יש שיפור בתנאי הכביש, בתאורה ואף בטיב ואיכות המכוניות. התפתחויות חיוביות אלה מפנות את הזרקור לאחריות המוטלת על כתפי הנהגים ועוברי הדרך. חברה מתוקנת וערכית אינה יכולה להשלים עם קיפוח חיי אדם בשל תסכול של נהג שהחמיץ פניה, ומנסה לחפות על מחדלו תוך יצירת סיכון ברור וקשה לציבור."

תאונות הדרכים הקטלניות הן מכת מדינה וההרתעה חייבת לבוא לידי ביטוי גם בדרך של ענישה בגזרי דין הניתנים למורשעים בגרימת תאונות אלה. בתי המשפט נדרשים לפי פסיקתו של בית המשפט העליון להמשיך ולהילחם בתופעה



זו בכל דרך העומדת לרשותם בכלים שנתן להם המחוקק. (ראה בעניין זה את קביעת בית המשפט העליון בע"פ 6755/09 אלמוג נגד מד"י)

הנאשם במקרה זה הוא אדם נורמטיבי לחלוטין ללא כל עבר פלילי, בן 43 ואב ל- 7 ילדים.

מתסקיר עומק של שירות המבחן למבוגרים עולה כי הוא תומך בשניים מילדיו הלומדים לימודים אקדמיים ומנסה יחד עם אשתו (סייעת לגננת) לטפח משפחה נורמטיבית מעבודה קשה כנהג משאית.

שירות המבחן תאר את הצער העמוק בו שרוי הנאשם מיום התאונה.

מתברר כי הנאשם הכיר היטב את המנוח ואת משפחתו, מיד לאחר שהבחין כי פגע בחברו הטוב, הוא לא ידע נפשו מרוב צער ואף הגיע לימי האבל של משפחת המנוח כי לנסות לנחמם.

הנאשם עבר תהליך של "סולחה" מול משפחת המנוח והוא גם מנסה ככל יכולתו לסייע למשפחה זו כלכלית.

שירות המבחן הגיע למסקנה כי הענישה במקרה זה צריכה להיות בעלת אופי שיקומי.

לגישת שירות המבחן למאסר בפועל "יהיו השלכות קשות על תפקודו האישי, הרגשי והמשפחתי, אשר עלולים לפגוע באופן משמעותי ביכולתו ובכוחותיו לחזור לתפקוד תקין בעתיד".

ענישה הכוללת מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות, צו מבחן למשך שנה בשילוב עם פעילות שיקומית ופסילת רישיון הנהיגה בפועל, הוא תמהיל הענישה המומלץ על ידי שירות המבחן.

לנאשם רישיון נהיגה משנת 1992 (28 שנים) ואף שלחובתו 59 הרשעות קודמות (כשתי הרשעות במוצק לשנה) כמעט כל הרשעותיו הן עבירות קנס ואין לחובתו מעורבות בבירונות כבישים או בביצוע עבירות תעבורה חריגות בחומרתן.

הנאשם הודה ולקח אחריות מלאה ללא כל הסדר לעונש עם המדינה ומבלי שבית המשפט החל לשמוע הוכחות בפרשה זו.

בהתאם לחוק יש לקחת את הודאת הנאשם ולקחת האחריות המלאה שלו לזכותו.

במסגרת טיעוני ההגנה לעונש, העיד אחיו של המנוח, מר אברהם פרחאן מוחמד אלעסם בבית המשפט.

בתעצומות נפש בלתי נתפסות בעיני, תאר האח את מערכת היחסים הטובה שהייתה לפני התאונה בין המנוח לנאשם ובין שתי המשפחות.

כאשר נשאל על ידי הסגור מה סבור הוא העונש הראוי לנאשם, הסביר כי אין הוא מבקש כל ענישה לנאשם. לפי תפיסת עולמו "הכל מאלוהים".



שקלתי בכבד ראש מה הענישה הראויה במקרה מורכב זה בתוך מתחם העונש אותו קבעתי, ובחנתי גם את השאלה האם נכון לחרוג משיקולי שיקום (כהמלצת שירות המבחן) מגבולות המתחם לקולה.

להלן נימוקי ומסקנותי:

שונה בעיני מצבו של אדם הדורס למוות קרוב משפחה או חבר טוב מאדם הפוגע באחר שאין לו כל קשר רגשי ישיר אליו.

גם התביעה וגם היועמ"ש תומכים לא פעם בהליך של עיכוב הליכים בתיקים בהם אב או אם גורמים למותו של בנם או בתם, כך גם בגרימת מוות ברשלנות בין בני זוג או כלפי קרובי משפחה אחרים מקרבה קרובה.

ברור כי לא ניתן להחיל עמדה כזו ביחס לתיקים בהם גורם אדם ברשלנות למותו של חבר, אך לצורך גזירת העונש, לא ניתן להתעלם מעוצמת הצער, הזעזוע והכאב שתלווה אדם כזה כל חייו כתוצאה מגרימת מותו של חברו.

המדובר בעיני בחלק אינהרנטי מכל עונש שייגזר על נאשם כזה, ולא נכון יהיה שלא לקחת בחשבון רכיב עובדתי זה בשקילת העונש הראוי.

ברור כי מבחינה חברתית (האינטרס הציבורי) הכללים שנקבעו על ידי בית המשפט העליון בפרשת אלמוג ובפרשת עבידיה שאוזכרו על ידי לעיל חלים, ולכן אין לתת לשיקולים אישיים משקל רב.

יחד עם זאת, אין המדובר בהוראה של בית המשפט העליון להתעלם לחלוטין מנסיבות אישיות.

הנאשם התרשל בפרשה זו רשלנות ברף בינוני שגרמה למותו של חברו הטוב.

רשלנות ברף בינוני תאפשר רק במקרים נדירים מאד גזירת עונש מאסר שכולו ירוצה בעבודות שירות.

שליחתו של אדם לריצוי מאסר שכולו בדרך של עבודות שירות (באירוע של גרם מוות ברשלנות בתאונת דרכים) שמורה למקרים של רשלנות רגעית עם נסיבות מיוחדות מאד של נאשם.

אין אני סבור כי בנסיבות הספציפיות של הנהיגה לאחור כפי שסקרתי בהרחבה לעיל, ולמרות ההמלצה השיקומית של שירות המבחן, ניתן יהיה שלא להורות על שליחת הנאשם לריצוי מאסר מאחורי סורג ובריח ולו לתקופה קצרה.

נכון בעיני לקבל החלטה בהתאם לקביעות המפורשות והחד משמעיות של בית המשפט העליון.

המדובר אכן בהחלטות קשות שכן על פי רוב הנאשמים בתיקים מסוג זה נורמטיבים לחלוטין והעבירה שביצעו בוצעה ללא כל כוונה.

יחד עם זאת, החובה לייצר הרתעה כלפי נהגים אחרים, להגביר דרך הענישה את תשומת ליבם לחוק, לפסיקה ולהתנהגות נורמטיבית המצופה מהם (קל וחומר ביחס לנהגי משאית) היא אשר צריכה להנחות את בית המשפט



בקביעת העונש הראוי.

בית המשפט העליון הוא אשר קבע כי שיקולי ענישה הנשענים על נסיבות אישיות של נאשמים בתיקים אלה יקבלו משקל נמוך ביחס לחובה לגזור ענישה מרתיעה.

בית המשפט ער להמלצות שירות המבחן במקרה זה.

אכן צערו של הנאשם כבד ואמיתי.

כל ענישה שאגזור עליו לא תשיב לחיים את חברו, ואני שותף לעמדת שירות המבחן כי תהליך טיפולי ביחס לנאשם עצמו יהיה אפקטיבי כלפיו ברמה האישית הרבה יותר מעונש מאסר ארוך.

אלא שענישה אינה מכוונת רק לנאשם עצמו, ויש בה גם כדי לשגר מסר לכלל ציבור הנהגים לפיו קבלת החלטה לנהוג רכב כבד לאחר ללא מכוון, ככל שתסתיים בפגיעה קשה או במוות של אדם אחר, תוביל את הנהג (יהיו נסיבותיו נורמטיביות ומצערות ככל שיהיו) אל מאחורי סורג ובריא.

יש בעיני במסר זה כדי לייצר הרתעה שאולי תחסוך חיי אדם.

לאחר שקבעתי ונימקתי את העיקרון לפיו ראוי כי הנאשם בפרשה זו ירצה עונש מאסר מאחורי סורג ובריא, נותרה שאלת משך המאסר להכרעה והשאלה האם לא נכון לשלב במקרה זה תמהיל מאסר שחלקו בפועל וחלקו לריצוי בדרך של עבודות שירות.

לאחרונה תוקן החוק באופן בו תקופת המאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות תוקנה ל- 9 חודשים תחת 6 בעבר. שינוי זה אפשר לבית המשפט גמישות גדולה יותר בהתאמת ענישה למקרים מורכבים בהם נדרשת ענישה שתענה על עקרון ההלימה מבחינה ציבורית, אך לא תגרור חורבן והרס חיי של נאשם אותו יש אינטרס לחברה לשקם ולהחזירו אליה לאחר סיום ריצוי עונשו.

אני סבור כי במקרה ספציפי זה, שילוב של מאסר בפועל לתקופה קצרה אך הולמת, לצד תקופה מוחשית נוספת של מאסר לריצוי בדרך של עבודות שירות תענה על עקרון ההלימה ותשלב בצורה מידתית בין המלצות שירות המבחן (ועמדת ההגנה) ובין עמדת המדינה בה אני מוצא גם כן היגיון רב.

הגעתי אם כן למסקנה לפיה 9 חודשי מאסר מהם 3 חודשים לריצוי בפועל ועוד 6 חודשים לריצוי בדרך של עבודות שירות, יענו על עקרון ההלימה בנסיבות הספציפיות של פרשה זו.

הנאשם יחל בריצוי 6 חודשי עבודות שירות כפי שאישר הממונה על עבודות שירות, וככל שיסיים אותם בהצלחה באופן מלא, יתייצב לריצוי של 3 חודשי מאסר נוספים בפועל מאחורי סורג ובריא להשלמת ענישתו בת 9 חודשי מאסר כתוצאה מגזר דין זה.



בנוסף, ירצה הנאשם 9 שנות פסילה בפועל, מהן 6 שנים פסילה על כל סוגי הרישיונות ו- 3 שנים פסילה מסוגת כן שלא תחול על רישיון מדרגה B בלבד.

הנאשם יאבד למעשה את יכולתו לנהוג משאית ב- 9 השנים הבאות, ויש בכך משום ענישה קשה נוספת עבורו, שכן פרנסת משפחתו הייתה תלויה בנהיגתו על משאית.

נוכח אבדן פרנסת הנאשם והעובדה כי הוא אב ל- 7 ילדים, וכן לאור תמיכתו מרצונו כלכלית במשפחת המנוח, אני מחליט להימנע מגזירת רכיב פיצוי כספי.

לפיכך, הנני דן את הנאשם לעונשים הבאים:

א. גוזר על הנאשם 9 חודשי מאסר. 6 חודשי מאסר מתוך תקופת המאסר שנגזרה ירצה הנאשם בדרך של עבודות שירות. הנאשם יתייצב לתחילת ריצוי עבודות השירות ביום 16.8.20 בשעה 08:00 במרכז

יום לקשיש בעיר אופקים וזאת בתאום עם המפקח האחראי. ביום 21.2.21 יתייצב הנאשם לריצוי 3 חודשי מאסר נוספים בכלא באר-שבע להשלמת רכיב המאסר בענישתו.

ב. הנני פוסל את הנאשם מלקבל או מלהחזיק רישיון הנהיגה לתקופה של 9 שנים.

הפסילה תסווג כן שבתום 6 שנות פסילה מלאה (על כל דרגות הרישיון) לא תחול הפסילה על רישיון נהיגה מדרגה B בלבד. לצורך מניית הפסילה - קיזוז תקופות שכבר ריצה הנאשם - רשאי ב"כ הנאשם להגיש בקשה נפרדת שתועבר לתגובת הפרקליטות.

ג. הנני פוסל הנאשם מלקבל או מהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 12 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים. (עבירות התנאי בהתאם לקבוע בפקודת התעבורה)

ד. הנני גוזר על הנאשם 6 חודשי מאסר אשר ירצו במידה והנאשם יבצע ויורשע בביצוע עבירה

של נהיגה בזמן פסילה או גרימת מוות ברשלנות והכל תוך 3 שנים מהיום.



זכות ערעור תוך 45 יום מהיום.

ניתנה היום, כ' תמוז תש"פ, 12 יולי 2020, בנוכחות הצדדים.