



גמ"ר 603/01/15 - מדינת ישראל נגד שאטר וסאם

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

גמ"ר 603-01-15 מדינת ישראל נ' וסאם
תיק חיצוני: 8908/2014

בפני	כבוד השופט - ס. נשיאה יהושע צימרמן
מאשימה	מדינת ישראל
נגד	
נאשמים	שאטר וסאם

גזר דין

כתב האישום ומהלך הדיון

בהתאם לעובדות כתב האישום, הנאשם נהג בדרך ז'בוטינסקי בפתח תקווה מכיוון מערב למזרח ופנה שמאלה לכיוון רח' משה דיין בעוד הרמזור בכיוון נסיעתו דלק בצבע אדום. בטרם השלים הנאשם את הפנייה, פגע במונית, אשר הסיעה עשרה נוסעים, ונסעה ממזרח למערב כאשר ברמזור בכיוון נסיעתה היה ירוק, חזית רכב הנאשם פגעה בדופן צד שמאל של המונית וכתוצאה מכך התהפכה המונית על צידה הימני ולאחר מכן על הגג והחליקה לאורך של כ-21 מטרים עד שנעצרה כשהיא פוגעת במעקה אי התנועה בצומת. כתוצאה מהתאונה נהרגו הגב' Luzviminda Pableo Duldulao ("המנוחה" ז"ל) ומר אלכסנדר ליבשיץ ז"ל (להלן: "המנוח"). בנוסף, נחבלו ונפצעו מרבית נוסעי המונית והובהלו לבית החולים וכן נחבל בגופו הנאשם והנוסע שישב לצידו. כן נגרמו נזקים כבדים לרכבים המעורבים.

הנאשם הודה בכתב האישום ובא כוחו ציין:

"מודים בכתב האישום. אנו מודים כי הנאשם נכנס לצומת כשהאור בכיוונו ברמזור דלק באור אדום. מבקשים להדגיש שבכתב האישום צויין שהנאשם נכנס לצומת ממצב עמידה בו. יצוין כי לשכנס הנאשם לצומת ממצב עמידה, בו זמנית משמאלו, היה נהג אוטובוס משמאלו. לנהג האוטובוס ובכיוון נסיעתו התחלף הרמזור מאדום לירוק ועל כן נהג האוטובוס נכנס והחל בנסיעה ברמזור ירוק בכיוונו. באותה עת שהתחלף לנהג האוטובוס מאדום לירוק, הנאשם נכנס בו זמנית יחד עם נהג האוטובוס, כאשר בכיוונו של הנאשם הרמזור לא התחלף, ובעת כניסת, ונסיעת הנאשם בצומת היה אור אדום וזאת מאחר ומופעי הרמזורים בין האוטובוס לבין הנאשם שונים. כידוע לביהמ"ש ולתביעה, מדובר בכביש דמים ולאחר האירוע הזה ובעקבות אסונות קודמים שארעו, נסגר המסלול האמצעי בכביש. נהג רכב המונית, עפ"י כתב האישום, התהפך מספר פעמים.

ראיות וטענות לעונש



המאשימה

המאשימה הגישה את גליון ההרשעות התעבורתי של הנאשם ממנו עולה כי הנאשם נוהג משנת 2005 ולחובתו 3 עבירות, כולן מסוג ברירת משפט.

המאשימה טענה כי, בהתאם להוראות חוק העונשין, בגיבוש מתחם העונש יש להתחשב בנסיבות הקשורות בביצוע העבירה ובתוצאותיה: הנאשם נכנס לצומת כאשר הרמזור היה אדום, התרשל באופן חמור ופגע במונית מלאה בנוסעים שחצתה את הצומת כדין וגרם לה להתהפך ולנוסעיה להיפגע. המאשימה הדגישה כי, עובר לתאונה, הכביש היה תקין, יבש, ראות טובה ושדה הראיה פתוח לפניו. כמו כן, ציינה המאשימה את תוצאותיה הקשות של העבירה - שני הרוגים ופצועים נוספים. המאשימה טענה, אף מפסיקה שצירפה, כי כניסה לצומת באור אדום מהווה רשלנות גבוהה וכי מתחם הענישה ההולם הינו בין 12 ל-36 חודשי מאסר. בשים לב לעברו של הנאשם ולתסקיר שירות המבחן, המאשימה עתרה ל-24 חודשי מאסר, עונש פסילה של 12 שנים, מאסר על תנאי, קנס ופיצוי. המאשימה הפנתה לפסיקה בתמיכה לטענותיה.

ההגנה

לטענת הסנגור **"מתחם הענישה בתיק זה לא יכול שלא להתחיל בעבודות שירות"**. הסניגור טען כי המדובר בכביש דמים, אשר נתיב בו נסגר וטען: **"התאונה הזו היום לא יכולה להתרחש, התאונה הזו התרחשה בגלל הצומת, הכביש שהיה בו סידור תנועה הרי אסון שגרמו לתאונות"**. הסניגור טען לרשלנות נמוכה של הנאשם. לטענתו, משמאל לנתיב בו נסע הנאשם, ובכיוון נסיעתו, בנתיב תחבורה ציבורית, עמד אוטובוס, והרמזור בנת"צ התחלף מאור אדום לאור לירוק. הנאשם סבר כי הרמזור רלוונטי גם לנתיב בו נסע ועל כן התחיל בפניה שמאלה, מהנתיב הימני ובמקביל לתחילת התנועה בנת"צ. נתיב זה נסגר, לטענת הסניגור, בשל הבעיה הבטיחותית בו. כן טען הסניגור כי אין להשוות את הנאשם ל"מי שלא שם לא לרמזור ככה סתם". בנוסף, טען הסניגור לרשלנות תורמת של נהג המונית באומרו: **"המונית התהפכה על צידה החליקה 21 מטרים עד שנעצרה. אני משאיר לבית המשפט שיחבר אחד ועוד אחד, הכיצד המונית התהפכה על צידה מספר פעמים והחליקה לאורך עשרות מטרים? אני מרשה לעצמי להניח שכנראה שהמהירות הקיצונית כנראה של נהג המונית היא אשר גרמה לתוצאה הזו והיא בבחינת רשלנות תורמת שחברה לטעות המרה של הנאשם בגין רשלנותו של מתכנן הצומת"**. כמו כן, הגישה ההגנה את דין וחשבון הועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים וטענה מתוכו כי אין להטיל מאסר מאחורי סורג ובריח במקרה זה.

ההגנה ציינה כי הנאשם נוהג משנת 2005 עברו התעבורתי כמעט נקי, בן 38 אב לילדים, אשתו עקרת בית, כן הפנתה ההגנה לתסקיר שירות המבחן בו פורטו הקשיים של הנאשם ובהם קושי להתמודד, תחושת חוסר אונים וכאב, אובדן שמחות חיים, סיוטים, פלשבקים, מראה המנוחים וחשש ליצור קשר עם משפחות המנוחים. ההגנה טענה כי העונש שיוטל הוא פגיעה קשה במשפחה וכי אין הצדקה במקרה דנן להטיל מאסר מאחורי סורג ובריח.

לעניין הפסילה טענה ההגנה: **"החוק מדבר על 3 שנות פסילה, בתי המשפט נותנים פי 4, מדובר באירוע קטלני, הנאשם מקבל על חשבון המדינה עוד עונש של חירות לנהוג"**.

בסוף טיעוני ההגנה אמר הנאשם את דברו: **"אני מבקש סליחה, אני מתנצל על כל מה שקרה, זה לא היה**



בכוונה, זה יכול לקרות לכל בן אדם, אני מצטער על מה שקרה, אני לא בן אדם שעלול לגרום נזק לאחר, אני בן אדם ישר, צנוע, אני לא מחפש לפגוע באף בן אדם. אני מבקש סליחה. "

דין והכרעה

על מנת לקבוע את מתחם הענישה הראוי, על בית המשפט לבחון את רמת הרשלנות של הנאשם. התביעה טוענת, ובצדק רב, כי כניסה לצומת, כאשר דולק אור אדום בכיוון נסיעת הנהג - מעלה מסקנה של רף רשלנות גבוה. לעומת זאת, טוענת ההגנה, כי המדובר בצומת מסוכן וב"כביש דמים" אשר הסדרי התנועה בו שונו לאור ריבוי התאונות ולכך יש להוסיף את טענתה בדבר רשלנות תורמת. בנסיבות אלו, כך ההגנה, מדובר ברף רשלנות נמוך.

בטיחות הכביש

טוען הסנגור כי "נסגר המסלול האמצעי בכביש" ולדבריו סיבת הסגירה כרוכה בליקוי בטיחותי אשר אף בתאונה זו תרם לטעותו של הנאשם ולהתרחשותה ומשכך רשלנותו נמוכה. הסנגור לא הציג כל אסמכתא לסגירת הכביש בדמות: מסמך רשמי, תעודת עובד ציבור, העדת בעל הסמכות, הצגת פרוטוקול. כל שעשה הסנגור הוא נסיון להגיש אסופת מאמרי עיתונות, נסיון אשר בית המשפט דחה. שמורה היתה לסנגור הזכות לנהל הוכחות בנקודה זו ואולם הסנגור בחר שלא ללכת בדרך זו ומשכך יש לדחות הטענה. למעלה מן הצורך אציין כי התביעה לא התנגדה לטענה העובדתית בדבר סגירת הנתבי ואולם מסרה כי הנתבי נסגר מסיבות אחרות הכרוכות בבטיחותם של הולכי הרגל. אם אקבל את הטענה העובדתית בעניין סגירת הנתבי אך בשל הסכמת התביעה לנתון זה, יש לכרוך הסכמה זו עם אמירתה בדבר הסיבות לסגירה, בבחינת "הפה שאסר הוא הפה שהתיר". כך או כך, ובהקשר זה, אין בפני בית המשפט כל נתון עובדתי שיש בו כדי להשליך על רמת רשלנותו של הנאשם.

נהיגתו של הנהג המעורב

אף בעניין זה טען הסנגור לרשלנות תורמת: "המונית התהפכה על צידה החליקה 21 מטרים עד שנעצרה. אני משאיר לבית המשפט שיחבר אחד ועוד אחד, הכיצד המונית התהפכה על צידה מספר פעמים והחליקה לאורך עשרות מטרים? אני מרשה לעצמי להניח שכנראה שהמהירות הקיצונית כנראה של נהג המונית היא אשר גרמה לתוצאה הזו והיא בבחינת רשלנות תורמת...". המאשימה התנגדה לנטען: "חברי חוזר על עובדות כתב האישום, חברי לא ניהל הוכחות ואין לכך מקום בשלב זה."

אכן בכתב האישום צוין כי המונית התהפכה על צידה ואחר כך על גגה והחליקה על צידה לאורך של 21 מטרים, אך לא ניתן להסתפק באמירה סתמית "אני משאיר לבית המשפט שיחבר אחד ועוד אחד" ולהגיע למסקנה "שהמהירות הקיצונית כנראה של נהג המונית היא אשר גרמה לתוצאה הזו והיא בבחינת רשלנות תורמת". בית המשפט "יחבר אחד ועוד אחד" (כניסוחו של הסנגור) אם תונח בפניו תשתית ראייתית, את הקשר שבין התוצאה (החלקת המונית) לטענה העובדתית (מהירות קיצונית של נהג המונית), ולנגזרת המשפטית (רשלנות תורמת), יש להוכיח בדרכים הידועות, ובדרך זו לא הלכה ההגנה.

רמת הרשלנות

לאחר שנדחו טענות ההגנה לרשלנות תורמת - חוזרים אנו, אם כן, למסקנה הראשונית והמתבקשת כי כניסה לצומת



באור אדום הינה רשלנות ברף הגבוה. בהחלט ניתן לומר כי הנכנס לצומת, וודאי בחסות רמזור, כמוהו כנכנס לשדה קרב, עליו לבחון בשבע עיניים את כניסתו, את הרכבים ומשתמשי הדרך האחרים ולוודא כי אכן זכות הקדימה ניתנת לו והוא אינו מקפח ומסכן את משתמשי הדרך האחרים. יחד עם זאת, בכתב האישום אשר בפני בית המשפט ציינה המאשימה מפורשות כי הנאשם עצר טרם כניסתו לצומת וזאת כאשר המופע ברמזור בכיוון נסיעתו היה אדום, בהמשך וכאשר המופע בכיוון נהג המונית היה ירוק פנה הנאשם שמאלה ונכנס לצומת. טוענת ההגנה כי הנאשם, אשר עצר בתחילה כדין ובשל הרמזור האדום בכיוונו (כפי שצוין ע"י המאשימה עצמה בכתב האישום), התבלבל בין מופע הרמזור בכיוונו ובכיוון נהג המונית, טעה לחשוב כי בכיוון נסיעתו התחלף האור ברמזור לירוק, ואך בשל כך התחיל בנסיעתו כאשר לאמיתו של דבר הרמזור בכיוונו המשיך לדלוך אדום. המאשימה, כידוע, התנגדה לטיעוני הסנגור הקשורים לכשל התכנוני בכביש ולקשר שבין כשל זה לרמת אחריותו של הנאשם, ואולם לטענה בעניין התבלבלות הנאשם בין מופעי הרמזור המאשימה לא התנגדה וכאמור תמיכה לטענת הסנגור ניתן למצוא אף בניסוחה של המאשימה את כתב האישום. נמצאנו למדים כי רשלנותו הגבוהה של הנאשם בהיכנסו לצומת ברמזור אדום מופחתת בשל הנסיבות הספציפיות הכרוכות בכניסה זו.

מתחם הענישה

קביעת מתחם הענישה נגזרת מרמת הרשלנות שנקבעה לעיל ולכך יש להוסיף את תוצאות התאונה (סעיף 40ט(א)(4) לחוק העונשין). אין דינו של נאשם אשר גרם למותו של אחד לדינו של נאשם אשר גרם בנהיגתו הרשלנית למותם של שניים ולמספר רב של פצועים. לנוכח כל זאת, אני סבור כי מתחם הענישה שהוצג על ידי התביעה ושהינו בין 12 חודשי מאסר ל- 36 חודשים, משקלל את רמת הרשלנות שנקבעה יחד עם תוצאות התאונה.

קביעת עונש המאסר בתוך מתחם הענישה שנקבע

על מנת לקבוע את עונשו של הנאשם בתוך מתחם הענישה, על בית המשפט לשקול, בהתאם לתיקון 113 לחוק העונשין, את הנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה. לצורך זה, הפנה בית המשפט את הנאשם לקבלת תסקיר שירות המבחן. בתסקיר פורטו נסיבות חייו של הנאשם, בן 38, תושב קלנסווה, נשוי ואב לשלושה ילדים ואשתו מתפקדת כעקרת בית. בתסקיר פורטו אירוע תאונת דרכים בעברו של אחד מקרובי הנאשם, אירוע שתואר על ידי הנאשם כטראומה בעבורו אשר הועצמה עקב מעורבותו בתאונה כעת. עוד עולה מהתסקיר כי הנאשם חי חיי עבודה ובמקביל סיים לימודיו כמנהל עבודה כללי בבניין אך הפסיק עבודתו לפני כחודשיים בשל קשיי התארגנות על רקע פסילת רישונו. באשר ללקיחת האחריות לתאונה, כתב שירות המבחן:

"בין היתר על רקע תפיסתו את עצמו כנהג זהיר, בולטת התמודדותו המורכבת עם מעורבותו בתאונה ותוצאותיה. בהתייחסותו לתאונה נשוא התיק הנוכחי, התרשמו כי וסאם מתקשה להתמודד עם אחריותו כפי שנקבעה תוך שחזר והתייחס לעובדה שעצר באור אדום. חזר וטען כי לתפיסתו חצה את הצומת באור ירוק ואף כמעט השלים חצייתה. תיאר הפתעתו מהמונית כשלתפיסתו זו פגעה ברכבו. בפער להודאתו בבימ"ש, התרשמו כי התייחסותו בשיחה עמנו נובעת מצורך הגנתי וקשורה לקושי העמוק להתמודד באופן ישיר עם האחריות למות. בלט כי וסאם מתקשה להתמודד רגשית עם רשלנותו ותוצאותיה, תוך שחזר ונשען על הסברים המצמצמים מאחריותו."

באשר להשפעתה של התאונה עליו, פירט שירות המבחן את דברי הנאשם וסיכם את התרשמותו:



"...בולט כי אירוע התאונה מהווה עבורו אירוע טראומטי, אשר טלטל את עולמו ונחוזה על ידו באופן משברי ביותר. וסאם מתייחס בצער וכאב לתוצאות הטרגיות של התאונה ולעובדה כי היה מעורב בתאונה בה קופחו חיי אדם. התרשמנו כי וסאם חווה את אירוע התאונה בעוצמה כה רבה, בייחוד לאור אירועים טראומטיים קודמים שטרם עובדו, בכלל זה מעורבות בני משפחה נוספים בתאונות בעבר. לצד התרשמותנו מדואליות המאפיינת את וסאם ביחס למידת אשמתו, המוכרת לנו ממפגש עם נהגים נוספים שהיו מעורבים בתאונות קטלניות, בולטת עמדה ערכית ביחסו למנוחים ומשפחותיהם, תוך יכולת לביטוי אמפתיה כלפיהם והכרה בכאב שחווים. בהערכת הסיכון במצבו, ניכר כי וסאם מצוי בסיכון להתדרדרות נוספת בתפקודו וזקוק לטיפול שיסייע לו לעבד את מעורבותו בתאונה, אחריותו לתוצאותיה כפי שנקבע ומשמעותה בחייו."

תסקיר שירות המבחן אינו מציג מחד, נסיבות חיים קשות במיוחד אך מאידך מוצג בו הנאשם כאדם נורמטיבי החי חיים משפחתיים ויצרניים.

בנוסף, יש לציין, כי איני מקבל את טענת התביעה כי יש לזקוף לחובת הנאשם את אי לקיחת האחריות להתרחשות התאונה. שירות המבחן מפרט את הטעמים לכך, לסברתו, בנפשו של הנאשם, ואיני רואה זאת לחובתו.

כן יצוין, כי איני רואה לנכון לשקול את המלצת שירות המבחן לרצות את עונש המאסר אשר יוטל על הנאשם בעבודות שירות. פסקאות רבות נכתבו על היותו של מאסר בפועל הכלל לענישה בעבירה זו וחריגה ממנו תותר רק בהתקיים רשלנות נמוכה ונסיבות חריגות במיוחד. צר לי אך שתיהן, אינן מתקיימות במקרה דנן.

לנוכח כל זאת אני סבור כי יש לדון את הנאשם לחמישה עשר חודשי מאסר בפועל.

דין וחשבון הועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים

כאמור, ההגנה הגישה את דין וחשבון הועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים וטענה, בהסתמך על האמור בו, כי אין להטיל מאסר מאחורי סורג ובריא במקרה זה. לאחר עיון בדו"ח באתי לכלל מסקנה כי אין בנאמר בו כדי להשפיע בעניינו. עיקר דבריה של הועדה, בחלק הרלוונטי לתיק זה, הוא ביחס בין שיקולי הרתעה ושיקום לתקופת המאסר. בעניינו, ולאור פסיקת בית המשפט העליון, העיקרון המרכזי בהטלת מאסר הינו הגמול, המכונה כיום "עקרון ההלימה", והוא בשל קדושת החיים שנגדעו ולא שיקולי השיקום וההרתעה. משכך, אין בדברי הועדה וניתוחיה כדי להשליך ישירות על הסוגיה שבפנינו.

רכיבי ענישה נוספים

בשאלת פסילת רשיון הנהיגה, לא מצאתי לקבל את טיעוני ההגנה. המדובר בתאונה קטלנית אשר גבתה את חייהם של שני בני אדם, והביאה לפצועים רבים כמו גם לנזק כלכלי, והנסיבות, כמו גם פסיקה רבה, מחייבות פסילה ממושכת. בהקשר זה, יש לציין, כי אף במקרים בהם מתפרנס הנאשם מנהיגה באופן ישיר ואף במקרים בהם נקבעה רשלנות נמוכה, לא הורה בית המשפט על פסילת המינימום, כעתירת ההגנה, או קרוב לכך. לפיכך, אני קובע כי הנאשם ייפסל מלנהוג למשך 12 שנה.

באשר לפיצויים למשפחות המנוחים, לא הרחיבו הצדדים וטוב שכך עשו, בית משפט זה רואה חשיבות רבה בהטלת פיצוי. כפי שכתב מותב זה לא אחת, אין ענישה ואין פיצוי אשר ישיבו את המנוחים לחיק משפחתם, ואין בהם כדי לנחם



את המשפחות בכאבן הרב, ואולם, המעט שניתן לעשות הינו פיצוי אישי הניתן מאת מבצע העבירה לקורבנות העבירה. משפחות המנוחים אינן חוות באופן אישי את מרבית העונשים שיוטלו על הנאשם ואולם אין כך בעת קבלת פיצוי אישי מידו של הנאשם לידי המשפחות. תשלום הפיצויים אף יבטא את לקיחת האחריות והחרטה שחש הנאשם בשל התוצאה הטרגית לה גרם. בית המשפט רואה בהטלת פיצויים אלו ערך מוסרי - חינוכי נעלה, וסבור כי עמדה זו גם משתלבת בשינוי ההתייחסות לזכויות נפגעי עבירה.

אשר על כן, אני פוסק פיצוי בסך 25,000 ₪ לכל אחת ממשפחות המנוחים.

סיכום

לאור כל האמור אני דן את הנאשם לעונשים הבאים:

א. מאסר בפועל למשך 15 חודשים.

ב. מאסר לתקופה של 15 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים, אם יעבור את העבירה בה הורשע או אם ינהג בזמן פסילה.

ג. פסילת רשיון הנהיגה למשך 12 שנים.

ד. תשלום פיצויים לעזבונות שני המנוחים בסך 25,000 ₪ לכל מנוח.

סכום הפיצוי למשפחת המנוחה יופקד בקופת בית המשפט למשך שנתיים מתום תשלומי הנאשם והמאשימה תעשה את מירב מאמציה לאתר את המשפחת המנוחה, להביא לידיעתה, בשפתה את פסק הדין וכן להעביר לזכותה את הכסף שהופקד על ידי הנאשם.

ככל שלא יעלה בידי המאשימה לעשות כן בתוך שנתיים, כאמור - יושב הכסף לנאשם.

בנסיבות האמורות לא הוטל קנס.

ניתן היום, ד' שבט תשע"ו, 14 ינואר 2016, בנוכחות הצדדים.