ת"ד 4685/08/13 – מדינת ישראל נגד עודד שני

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

ת"ד 4685-08-13 מדינת ישראל נ' שני
בפני כבוד השופט נאיל מהנא

בעניין: מדינת ישראל באמצעות לשכת תביעות תעבורה ירושלים ע"י ב"כ עו"ד דניאל לוין

המאשימה

נגד

עודד שני ע"י ב"כ עו"ד אשר אקסלרוד ו/או שני גוטמן

הנאשם

<u>הכרעת דין</u>

1. עסקינן בתאונת דרכים מצערת בה נפגעו מספר הולכי רגל שעשו דרכם לעלות לאוטובוס של "אגד" בו נהג הנאשם. האוטובוס עצר שלא בתחום התחנה המיועדת להעלאת והורדת נוסעים, והנוסעים נאלצו לרדת לכביש ולעבור בין שני האוטובוסים שעמדו בתחום התחנה ונפגעו כתוצאה מהתדרדרות אחד האוטובוסים לאחור.

2. השאלה הדרושה הכרעה היא האם נותק הקשר הסיבתי בין אופן נהיגת הנאשם להתרחשות התאונה או שמא היה על הנאשם לצפות את שאירע. התשובה לשאלה זו בעניינו היא כי נהג אוטובוס צריך היה לצפות כי בהיכנסו למצב מסוכן בו הוא מוריד ומעלה נוסעים במקום שלא מיועד לכך יתכן ויקרו מאורעות שלא יוכל לשלוט בהם כגון אירוע תאונת הדרכים שהתרחש.

<u>תמצית עיקרי העובדות</u>

3. הנאשם נהג באוטובוס ציבורי השייך לחברת "אגד" ובהגיעו לתחנה המרכזית בירושלים, הבחין באוטובוסים החונים בתחום תחנת האוטובוס בה היה אמור לעצור לצורך העלאת נוסעים והורדתם . הנאשם עצר על נתיב הנסיעה וזאת במקביל לאחד האוטובוסים שעמד בתחום התחנה.

4. אין מחלוקת כי באותה עת, אחד האוטובוסים התדרדר לאחור ופגע הן באוטובוס שעמד מאחוריו והן באוטובוס שבו נהג הנאשם שעמד במקביל משמאל לאותו אוטובוס כאמור על נתיב הנסיעה.

כתוצאה מהתדרדרות אותו אוטובוס נפגעו הולכי רגל שהיו בדרכם לעלות לאוטובוס שבו נהג הנאשם.

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

5. בגין תאונה זו הוגש כתב אישום גם נגד נהג האוטובוס שהתדרדר והוא הורשע ונדון, בין היתר, לעונש מאסר (ת"ד 4687-08-13 מ"י נגד עוודאלה).

נגד הנאשם שלפנינו הוגש כתב אישום המייחס לה את העבירות הבאות:

אי הבטחת אוטובוס בתחנה, עבירה לפי תקנה 437(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א- 1964 (להלן: "**תקנות התעבורה**");

חניה ועצירה בסמוך לשפת הכביש, עבירה על תקנה 75 לתקנות התעבורה;

חבלה של ממש; עבירה עלסעיף 38(3) לפקודת התעבורה, התשכ"א- 1961 (להלן: "**פקודת התעבורה**");

קלות ראש, עבירה על סעיף 62(2) לפקודת התעבורה;

גרימת תאונה, עבירה על תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה;

6. על פי הנטען בכתב האישום, ביום 09.07.12 סמוך לשעה 17:55, נהג הנאשם באוטובוס ציבורי ובהגיעו בסמוך לתחנה המרכזית, עצר את האוטובוס שלא בתחנת אוטובוס על נתיב נסיעה וזאת על מנת להעלות נוסעים. באותן הנסיבות אוטובוס שעמד במפרץ תחנת האוטובוס התדרדר לאחור ופגע באוטובוס אחר שעמד בתחנת האוטובוס מאחוריו. נטען בכתב האישום כי הנאשם לא נתן תשומת לב מספקת לדרך ולא נקט באמצעי בטיחות סבירים להבטחת ביטחונם של הנוסעים בכניסה לאוטובוס. כתוצאה מהתדרדרות האוטובוס המעורב נפגעו 6 הולכי רגל שהיו בדרכם לעלות לאוטובוס שבו נהג הנאשם וביניהם הולכת רגל שנלכדה בין שני האוטובוסים המעורבים.

<u>התשובה לאישום והראיות</u>

7. בתשובתו לאישום הודה הנאשם בתיאור עובדות התרחשות התאונה אך כפר באחריותו לתאונה. לטענתו לא קיימת רשלנות שניתן לייחס לו במעשיו שכן לטענתו הוא לא יכול היה למנוע את התאונה.

8. הצדדים הסכימו על הגשת תיק הראיות לבית המשפט וויתרו על חקירת העדים פרט לעדותו של עד ההגנה, מר חגי יציב, ששימש במועד הרלוונטי לתאונה בתפקיד מנהל תנועה של אגד בירושלים (להלן: "**מנהל תנועה**").

<u>גרסת ההגנה</u>

9. לטענת ההגנה, התנהגותו של נהג האוטובוס המעורב וחומרת מעשיו מנתקת את הקשר הסיבתי עובדתי ומשפטי, בין התנהגות הנאשם לקרות התאונה.

10. עוד טוענת ההגנה כי הנאשם פעל מכוח הנסיבות שנוצרו, מבלי שהייתה לו כל אפשרות לפעול אחרת. הנאשם נאלץ לפעול כפי שפעל, נוכח המצב התעבורתי שהיה קיים במקום באותה עת. לטענתו, המצב התעבורתי שונה לאחר התאונה, בהוראת משרד התחבורה ועיריית ירושלים וכי במועד התאונה היו עבודות בכביש שיצרו עומס תנועה וצפיפות באזור תחנת האוטובוס.

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

11. לטענת ההגנה, הנאשם לא יכול היה ולא צריך היה לצפות כי אוטובוס של "אגד", בעל שתי מערכות בלימה כפולות, יתדרדר לאחור ללא שליטה. בנוסף, טוענת ההגנה כי הנאשם אף לא יכול ולא היה צריך לצפות כי נהג האוטובוס המעורב, יצא מהאוטובוס ויתרחק ממנו בעת חניה שכזו, קל וחומר שיצא לגמרי מהאוטובוס מבלי שעיגן את גלגלי האוטובוס ואת מערכות הבלימה.

<u>גדר המחלוקת</u>

12. במקרה שלפנינו, שתיים הן השאלות המרכזיות -

<u>הראשונה</u>, האם רשאי נהג אוטובוס להעלות או להוריד נוסעים שלא במקום שהותר לכך כאשר תחנת האוטובוס עמוסה ואוטובוסים אחרים חוסמים את גישתו לתחנה;

<u>השניה</u>, האם רשלנותו של נהג האוטובוס המעורב יש בה בכדי לנתק את הקשר הסיבתי בין התנהגות הנאשם לקרות התאונה.

<u>דיון והכרעה</u>

<u>מקום התאונה</u>

13. אין מחלוקת כי באותה עת אוטובוסים חנו בתחום תחנת האוטובוס ובכך חסמו את גישתו של הנאשם לתחנה.

14. עולה מחומר הראיות כי אותה תחנה שימשה הן כתחנת מוצא והן כתחנה להעלאת והורדת נוסעים. עוד עולה כי שני האוטובוסים האחרים חנו בתחום התחנה באופן שחסם את גישתו של הנאשם לתחנה.

15. מנהל התנועה באגד שהובא כעד מטעם ההגנה אמר בעדותו בפניי כי זה היה נהוג שאוטובוסים עוצרים שלא בתחום תחנת האוטובוס וזאת עקב העומס שנוצר כתוצאה מכמות קווי האוטובוס באותה תחנה דבר שאילץ את הנהגים לעצור במקביל לאוטובוסים העומדים בתחום התחנה, כלומר על נתיב הנסיעה. לדבריו, "**בתאריך התאונה בתקופה שקדמה לה <u>כמות האוטובוסים</u> שנסעו/חנו/עמדו ברח' יפו במקביל לתחנה המרכזית היתה גבוהה מהקיבולת של אותן מספר תחנות שעמדו שם. לכן נוצר מצב <u>שהאוטובוסים עמדו במקביל על מנת להוריד את הנוסעים ולהעלות נוסעים מהתחנות</u> ברח' יפו**" (עמ' 9, ש' 23 -25).

16. מנהל התנועה העיד כי אותה תחנה שימשה כתחנת מוצא ל- 4 קווים שונים.

לטענתו, כאשר מדובר בתחנת מוצא אזי נדרש האוטובוס להמתין בתחנת המוצא מספר דקות לשם איסוף הנוסעים (עמ' 9, ש' 28). עולה מחומר הראיות ועל כך אין מחלוקת כי לאוטובוס שבמקביל אליו נעצר הנאשם הייתה זו תחנת המוצא והאוטובוס שהתדרדר עצר במקום לצורך העלאת והורדת נוסעים. עוד עולה מחומר הראיות כי נהג האוטובוס שהתדרדר נדרש לכבות את האוטובוס ולסייע לנוסעת עם כיסא גלגלים לעלות

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

לאוטובוס וכך הוא לא עיגן את מערכות הבלימה, דבר שגרם לאוטובוס להתדרדר.

17. מצער היה לשמוע כי רק לאחר התרחשות התאונה, הופקו לקחים בחברת "אגד" ובשיתוף עם משרד התחבורה נעשו שינויים בהסדרי התחבורה במקום (עמ' 9, ש' 29; עמ' 10, ש' 1).

18. חברת "אגד" העוסקת בהסעת נוסעים מחויבת לשמור על שלומם וביטחונם של הנוסעים. בנסיבות אלה, אני סבור כי היה מקום לשקול להעמיד לדין גם את חברת "אגד" עקב הסדרי התנועה הלקויים שהונהגו במקום ואשר יצרו את הסכנה למשתמשי הדרך.

19. יחד עם זאת, אין בעובדה שנהג האוטובוס שהתדרדר לקח אחריות לתאונה וכן בעובדה כי היה מקום להעמיד לדין גם את חברת אגד, בנסיבות העניין, כדי לפטור את הנאשם מאחריותו לתאונה. על נהג האוטובוס מוטלת החובה לדאוג לשלומם ולביטחונם של הנוסעים בכניסתם לאוטובוס או ביציאתם ממנו. בכלל זה הנהג גם לא ירשה לנוסע לצאת מן האוטובוס או להיכנס אליו "**בשעה שהאוטובוס עומד שלא בתחנתו - אלא אם היה הכרח בכך והדבר ניתן להיעשות ללא סיכון**" (ראו: תקנות 436 ו- 437(2) לתקנות התעבורה.

20. מעיון בלוח התצלומים שערך הבוחן במקום התאונה ובפרט מתמונות מס' 3 ו -4 עולה כי הנאשם בחר לעצור את האוטובוס על נתיב הנסיעה ובכך סיכן לא רק את הנוסעים שעלו וירדו מהאוטובוס אלא גם אוטובוסים נוספים שנסעו באותו נתיב נסיעה בכך שנאלצו לעקוף על אף קיומו של קו הפרדה רצוף במקום (תמונות מס' 3 ו- 4 בלוח התצלומים).

21. בנסיבות אלה, הגעתי למסקנה כי הנאשם התרשל במעשיו, בכך שהפקיר את שלומם וביטחונם של הנוסעים, העמיד את האוטובוס באופן שיצר את הסיכון להתרחשות התאונה.

יש לבחון עתה האם רשלנותו של נהג האוטובוס שהתדרדר גרמה לניתוק הקשר הסיבתי בין רשלנותו של הנאשם לבין התרחשות התאונה.

<u>שאלת הקשר הסיבתי והגורם הזר המתערב</u>

22. עולה השאלה האם רשלנותו של הנאשם היא זו שגרמה לתאונה או שמא ניתק הקשר הסיבתי בין אופן נהיגת הנאשם לבין התרחשות התאונה עקב רשלנותו הגבוהה של הנהג האוטובוס המעורב.

23. לטענת הנאשם, גם אם הוא נהג בצורה רשלנית ובחוסר זהירות, הרי שאופן נהיגת נהג האוטובוס המעורב יש בה לטענתו כדי לנתק את הקשר הסיבתי שבין אופן נסיעתו לבין אירוע התאונה.

24. אומר כבר כעת כי אני דוחה טענה הנאשם שנותק הקשר הסיבתי כפי שיוסבר להלן. לטעמי שני הנהגים לא נהגו כיאות ולא מצאתי כי יש ברשלנותו הגבוהה של נהג האוטובוס המעורב להביא לניתוק הקשר הסיבתי.

יפים דבר בית המשפט העליון בע"פ 482/83 **מדינת ישראל נ' סלים יוסף סעיד** פד"י לח (2) 533 "**מעשה רשלנות של אחד אין בו, כשלעצמו, כדי לשחרר מאחריות פלילית את מי שעושה מעשה של הפרת חובת זהירות, אשר כתוצאה ממנו נגרם נזק, כאשר חייב היה לחזות מראש, כי המעשה או המחדל**

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

עשויים להזיק, וכי אדם אחר עלול להיפגע ולסבול נזק. מעשה רשלנות, ותהיה זו אף רשלנות בדרגה גבוהה של מאן דהוא אחר, אין בו, כשלעצמו, בשל חומרתו, כדי לשחרר מאחריות אם הגורם הרשלני הראשוני חייב היה לחזות מראש את מעשה הרשלנות כאמור" (להלן: "**פס"ד סלים**")

25. המבחן המקובל לבחינת הקשר הסיבתי המשפטי הוא מבחן הצפיות, במסגרתו בוחן בית המשפט האם היה על העושה לחזות מראש את התרחשות האירועים. מדובר "**במה שהנתבע צריך לצפות, כנורמה התנהגותית לפי קנה-מידה של האדם הסביר, ולא במה ש"הוא", הנתבע, "יכול" היה לצפות מראש באורח סביר**" (ראו: פס"ד סלים).

26. נהג אוטובוס צריך לצפות כי עצירת האוטובוס שלא במקום המיועד לכך, קל וחומר בנתיב נסיעה, יתכן ותגרום ליצירת מאורעות שלא יוכל לשלוט בהם שיגרמו לאירוע תאונה. אמנם אין נהג צריך לצפות את התאונה הספציפית שארעה קרי; התדרדרות אוטובוס לאחור אולם היה עליו לצפות כי הורדה והעלאת נוסעים בנתיב נסיעה כרוכה בסיכונים רבים והנוסעים צפויים להיפגע מהתממשות אחד מסיכונים אלה.

27. יפים דברי הנשיא שמגר לפיו "**לענייני התנועה בכבישי הארץ, למשל, הגעתי בינתיים לידי מסקנה שקולה שאין לך צרה ותקלה חמורה ואין לך רשלנות רבתי אשר נהג סביר אינו יכול ואינו צריך לחזותם מראש - ואף רשלנות חמורה ביותר בכלל זה**" (ע"פ 402/75 **אלגביש נ. מ"י** פ"ד לו(2) עמ' 561).

"**רשלנות חמורה מצדו של הנפגע, ואפילו מעשה התאבדות - באשר הם - אין בהם כדי לנתק קשר סיבתי-משפטי בין מעשה לבין תוצאה. השאלה היא לעולם שאלת הצפיות הראויה, וביתר דיוק קביעת גדריה של חובת הצפיות הראויה**" (ראו: ע"פ 8827/01 **שטרייזנט נ' מדינת ישראל** פד"נ נז(5) 506).

בענייננו, על הנאשם כנהג אוטובוס היה לצפות כי עצירתו בנתיב התחבורה עלולה ליצור סיכון שעלול לגרום לנזק שהתממש.

28. לנוכח האמור, אני קובע כי לא נותק הקשר הסיבתי וכי הנאשם בענייננו אחראי גם הוא לאירוע התאונה. אין לקבל טענת הנאשם שלא יכול היה לפעול אחרת שכן עמדו לרשותו קשת של ברירות שיכול היה לבחור כדי למנוע התממשות הסכנה, אולם הוא לא בחר באף אחת מהן ועל כן מצאתי להרשיע אותו בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

<u>סוף דבר</u>

29. אשר על כן, אני מרשיע את הנאשם בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

ניתנה היום, י"ז אייר תשע"ו, 25 מאי 2016, במעמד הנוכחים.

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©