



# ת"פ 2051/09/16 - מדינת ישראל נגד שלמה נסים אלבז, Thaweesak Yuedephvak

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד  
ת"פ 2051-09-16 מדינת ישראל נ' אלבז ואח'

בפני כבוד השופט עמי קובו  
בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

1. שלמה נסים אלבז  
2. Thaweesak Yuedephvak

הנאשמים

ב"כ המאשימה: עו"ד שלומי ויזן

ב"כ הנאשם 1: עוה"ד שרון נהרי ואיתמר פלג

ב"כ הנאשם 2: עו"ד גיל עשת

## גזר דין

## רקע

1. הנאשמים הורשעו בהתאם להודאתם בעובדות כתב האישום המתוקן בעבירות כדלקמן:

### נאשם 1:

א. **גרימת מוות ברשלנות**, לפי סעיף 304 בחוק העונשין, תשל"ז - 1977 (להלן: "החוק").

### נאשם 2:

א. **גרימת מוות בנהיגה רשלנית (3 עבירות)**, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] תשכ"א - 1961.

2. על-פי המתואר בעובדות כתב האישום המתוקן, נאשם 1 עוסק בחקלאות והוא מעסיקם של נאשם 2 וכן של שלושת המנוחים אזרחי תאילנד (להלן: "**המנוחים**") ושל נתינים תאילנדים נוספים (להלן: "**הנתינים התאילנדים**"). במסגרת עבודתו של נאשם 2 ובהנחייתו של נאשם 1, שימש הנאשם 2 כנהג טרקטור המצוי בבעלותו של נאשם 1. במועד הרלוונטי לכתב האישום, בהנחייתו של נאשם 1, עסקו נאשם 2, המנוחים והנתינים התאילנדים בעבודות חקלאיות, בין היתר, בשטח חקלאי הנמצא מעבר לצומת חצב בכביש 40.

בבעלותו של נאשם 1 גרור חד סרני. הגרור הינו משטח, נעדר אמצעי זיהוי, בעל דופן קדמית אחת בלבד, ללא מערכת בלמים, ללא שרשראות בטיחות, ללא נהלי ביטחון, ללא מערכת חשמל ותאורה, ללא ספסלי ישיבה וללא חגורות בטיחות. רישום הגרור לא הוסדר על פי דין והוא לא עבר מבחן כשירות ובטיחות, המאפשר שימוש

עמוד 1

בו. גרור זה אינו מיועד כלל לתנועה בכבישים ציבוריים וכן אינו מיועד להסעת נוסעים. בהנחייתו של נאשם 1, ולצורך ביצוע עבודות חקלאיות, שימש הגרור להסעת המנוחים והנתינים התאילנדים, כאשר נאשם 2 נוהג בטרקטור שאליו רתום הגרור. במועד הרלוונטי לכתב האישום החזיק נאשם 2 ברישיון נהיגה ישראלי שפג תוקפו ביום 15.6.14, ואשר הוצא עבורו על ידי נאשם 1.

**עובר לתאריך 12.5.15, על פני תקופה ממושכת, הורה הנאשם 1 לנאשם 2 לנהוג בטרקטור כאשר הגרור רתום אליו, בעוד המנוחים והנתינים התאילנדים יושבים על הגרור. עוד הורה נאשם 1 לנאשם 2 לחצות את צומת חצב ואת הכביש בניגוד להסדרי התנועה במקום אל עבר השטח החקלאי, בנסיעה בטרקטור שאליו רתום הגרור, כשהמנוחים והנתינים התאילנדים הונחו על ידי נאשם 1, לחצות את הכביש רגלית לעבר השטח החקלאי, אף זאת בניגוד להסדרי התנועה במקום.**

בתאריך 12.5.15, בהתאם להנחיות נאשם 1, נהג הנאשם בטרקטור אליו רתום הגרור כאשר על הגרור ישבו 9 נתינים תאילנדים וביניהם המנוחים. באותה עת היו תנאי הדרך כדלקמן: כביש יבש; מזג אויר נאה וראות טובה; הכביש הינו דרך בין עירונית, בה המהירות המרבית המותרת היא 90 קמ"ש; כביש דו מסלולי, בכל מסלול שני נתיבים המופרדים בקו הפרדה מקווקו והמסלולים מופרדים על ידי שטח הפרדה בנוי; בכיוון נסיעת הנאשם 2 בצומת חצב, קיים שטח הפרדה המסומן על הכביש ומסדיר את פניית הבאים מכיוון המושב; בכיוון נסיעת נאשם 2 מוצב תמרור עצור ומותרת פנייה ימינה, וכן פניה שמאלה בלבד בנתיב השתלבות; לנאשם 2 שדה ראייה, מקו העצירה לצד שמאל, למרחק 240 מטרים לפחות; בצד הכביש ממוקם רמזור אור צהוב מהבהב (707/706) המיועד לכלי הרכב הנוהגים בכביש.

**באותה עת נסע נהג משאית על הכביש מכיוון צפון לדרום בנתיב הימני. בשלב זה החל נאשם 2 לחצות בנסיעה את הכביש, מכון מערב למזרח, באופן שהגרור כשעליו יושבים הנתינים התאילנדים והמנוחים חוסם את המסלול בכיוון נסיעת המשאית. נאשם 2 המשיך בנסיעה לכיוון שטח ההפרדה כדי לחצות אותו ואת הנתיבים לכוון צפון כדי להגיע לשטח החקלאי. או אז תוך כדי בלימה התנגש נהג המשאית עם חזית המשאית בדופן השמאלית של הגרור שחסם את נתיב נסיעתו. כתוצאה מכך תשעת הנתינים התאילנדים אשר ישבו אותה עת על הגרור הועפו ממנו והוטחו אל הכביש. שניים מהם נהרגו במקום, שאר הנתינים סבלו מפגיעות גוף בדרגות חומרה שונות, אחד מהם פונה במצב קשה לבית החולים ושם נקבע מותו יום למחרת כתוצאה מפצעיו. כמו כן לנהג המשאית נגרמו כאבים ברגל ימין ובאמה ימנית וכן השלט שהיה על אי התנועה נעקר ונגרם נזק קשה לחזית המשאית.**

3. הצדדים הגיעו להסדר דיוני, לפיו הנאשמים הודו והורשעו בכתב האישום המתוקן. באשר לנאשם 1 הסכימו הצדדים כי יעתרו במשותף לעונש של 6 חודשי מאסר בפועל שירוצו בעבודות שירות, מאסר על תנאי ופיצוי לגביו יטענו הצדדים באופן חופשי. באשר לנאשם 2 יטענו הצדדים באופן חופשי ללא הסכמה לעונש.

#### טיעוני הצדדים

4. לטענת ב"כ המאשימה, עו"ד שלומי ויזן, **באשר לנאשם 1** הוסכם על הצדדים כי יטענו במשותף לעונש של 6 חודשי עבודות שירות, מאסר על תנאי ופיצוי סמלי למשפחות המנוחים ולשלושת הנתינים שנפצעו. יודגש כי משפחות הנפגעים זוכות לקצבה מהביטוח הלאומי, הואיל ומדובר בתאונת דרכים שהיא גם תאונת עבודה. נאשם 1 הנחה את נאשם 2 לחצות את הצומת באופן המנוגד להסדרי התנועה במקום, בהיותו מודע לסיכון של חציית הכביש, כאשר הוא נקט באמצעי ביטחון מדומה בכך שהנחה את

נאשם 2, המנוחים ושאר הנתינים התאילנדים לרדת מהגרור ולחצות באופן רגלי, בניגוד להסדרי התנועה במקום. על אף שכיום קיימים הסדרי תנועה בצומת אשר מאפשרים חצייה רגלית, אין בכך כדי להכשיר את מעשיו של נאשם 1. חובת הזהירות שחב נאשם 1 למנוחים ולשאר הנתינים התאילנדים נגזרת מיחסי העבודה ששררו ביניהם, של עובד ומעביד. העונשים המוטלים במקרים כאלו נמוכים ממנעד העונשים המוטלים במקרים של הרשעה בגרם מוות ברשלנות על פי פקודת התעבורה. עוד יש לציין כי להתנהגותו של נאשם 2 ששימש כנהג ולא אפשר לנתינים לחצות את הצומת רגלית, הייתה תרומה מרכזית לתוצאה הקשה של התאונה. לפיכך העונש המוסכם שאליו עתרו הצדדים מהווה ענישה ראויה ומידתית בנסיבות המתוארות.

**באשר לנאשם 2**, לטענת ב"כ המאשימה, הנאשם הורשע בשלוש עבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית לפי פקודת התעבורה. נאשם 2 הינו נתין תאילנדי אשר היה מועסק אצל הנאשם 1 ובמסגרת עבודתו שימש כנהג טרקטור. הנאשם 2 הונחה להסיע את הנתינים התאילנדים על גבי הגרור ואולם הונחה גם להורות להם לחצות את הצומת רגלית. בבוקר המקרה לא אפשר נאשם 2 לנתינים ולמנוחים לרדת מהגרור וחצה את הצומת כשהם יושבים על הגרור באופן שחסם את נתיב הנסיעה בכביש לכיוון דרום. משאית שהגיעה אותה עת התנגשה בגרור. אחד הרכיבים המרכזיים בשיקולי ענישה בעבירות אלו הוא מידת הרשלנות. נסיבות המקרה מלמדות על מידת הרשלנות ברף גבוה מאוד. נאשם 2 מוחזק כמי שכללי הנהיגה וחוקי התעבורה נהירים ומוכרים לו, שכן הוא החזיק כאמור ברישיון נהיגה לאחר שצלח מבחן תיאוריה ומבחן מעשי. אמנם רישיון הנהיגה לא חודש בזמן ואולם אין בכך כדי להחמיר עם הנאשם. הפסיקה הכירה בכך שרמת הזהירות הנדרשת מנהג המסיע נוסעים הינה רמה גבוהה העולה על הרמה הנדרשת מכל נהג אחר. לשיטת המאשימה יש לקבוע מתחם עונש הולם אחד בגין שלוש העבירות. נסיבות המקרה הינן יוצאות דופן בחומרתן, בשל רף הרשלנות הגבוה מאוד והעובדה כי שלושה בני אדם מצאו את מותם בתאונה מצערת. נוכח זאת מתחם העונש הראוי הינו בין 30 עד 54 חודשי מאסר בפועל. בתוך המתחם יש להתחשב בכך הנאשם ללא עבר פלילי, נתין זר אשר שיתף פעולה עם רשויות אכיפת החוק, נטל אחריות למעשיו וחסך זמן שיפוטי, הגם שניהל חלק מהמשפט. עם זאת נסיבותיהם האישיות של נאשמים בתיקים כאלו נסוגות אל מול האינטרס הציבורי. כמו כן יש מקום לתת משקל להרתעת הרבים. לפיכך עתר ב"כ המאשימה להשית על הנאשם עונש מאסר בשליש התחתון של מתחם העונש הנטען לצד מאסר על תנאי, פסילת רישיון נהיגה ל- 20 שנה ופיצוי סמלי.

5. לטענת ב"כ הנאשם 1, עוה"ד שרון נהרי ואיתמר פלג, ראוי לכבד את הסדר הטיעון. מדובר בשינוי משמעותי בכתב האישום אשר היה מבוסס גם על קושי ראיתי. מדובר בהסדר ראוי אשר נכרת לאחר שנשמעו עדים מומחים. נאשם 1 בן 61, נשוי ואב ל- 3 ילדים, הינו חקלאי מזה 40 שנה, נעדר עבר פלילי. שירת בצבא שנים רבות, לרבות בהתנדבות והיה אחראי לוגיסטי מרחבי. המשק שלו מפרנס את שלושת ילדיו שעובדים עמו. הנאשם שיתף פעולה מהיום הראשון, סיפק הסברים במשטרה, הוא דאג לרישיון נהיגה עבור נאשם 1 ושילם עבור לימודי הנהיגה שלו. הנאשם ומשפחתו עברו טלטלה עזה. כתב האישום הוגש נגדו, בהמשך בוטל ולאחר החלטת בית המשפט העליון, הוגש מחדש. המקרה דן אינו דומה לאף מקרה אחר שהיה במדינה. אין מחלוקת שזהו כתב אישום ראשון מסוגו אשר הטיל אחריות מהסוג הזה. על כן עתרו ב"כ הנאשם לכבד את ההסדר. באשר לפיצוי עתרו ב"כ הנאשם כי הפיצוי יהיה סמלי בלבד נוכח המצב הכלכלי הקשה שאליו נקלע הנאשם ונוכח העובדה כי משפחות הנפגעים כבר זוכות לפיצוי על פי חוק.

6. לטענת ב"כ הנאשם 2, עו"ד ד"ר גיל עשת, הנאשם כבן 36, אב לילדה בת 9, נולד בתאילנד

והוא בן שמיני מבין תשעה אחים ואחיות. הוריו עבדו בחקלאות. אביו נפטר לפני כ- 10 שנים. הוא נישא בגיל 19 ואז עבר להתגורר עם רעייתו. הוא הגיע לישראל בשנת 2012, עבד אצל מעסיק אחר ולאחר כשנה עבר לעבוד אצל נאשם 1 שאצלו הוא עובד עד היום. השכלתו דלה. הוא למד 9 שנים, אינו דובר עברית או אנגלית, אלא רק את השפה התאית. כיום הנאשם פרוד מרעייתו, הוא גר בישראל בגפו ולא ראה את בתו 7 שנים. הנאשם נהג לשלוח לרעייתו את משכורתו ואולם לאחר התאונה היא עזבה אותו ולא נותר לו דבר. אין לו רכוש על שמו או חשבון בנק. הוא עובד בחקלאות משעה 6:00 בבוקר ועד 20:00 בלילה 6 ימים בשבוע ומרוויח כ- 5,400 ₪. הוא ישן במגורי הפועלים של המעסיק. הנאשם הודה בכתב האישום לאחר שהחלו להישמע ההוכחות ואולם אין לזקוף זאת לחובתו נוכח השינויים שחלו בעמדות המאשימה לאחר שנשמעו חלק מהראיות. ניהול המשפט הביא לשינויים משמעותיים ובעיקרם שינוי סעיף העבירה מהריגה לגרימת מוות ברשלנות וכן מחיקת העובדה אשר ייחסה לנאשם אי עצירה בתמרור עצור בכניסה לצומת. לפיכך אם אין טענה כי הוא לא עצר, הרי שהדעת נותנת כי הוא כן עצר. מה שנותר מבחינת רשלנותו היא שהוא לא חשב כראוי את הזמן שיידרש לטרקטור ולגרור לחצות את הצומת. הרשלנות הזו היא ברף נמוך. לא מדובר בעצימת עניים ולא מדובר בסטייה חמורה בסטנדרט הנהיגה, אלא בטעות בשיקול הדעת. יודגש כי המשאית פגעה בו ולא הוא פגע בה. לנהג המשאית יש רשלנות תורמת מבלי לגרוע מאחריות הנאשם, גם בהנחה שהייתה לנהג המשאית זכות קדימה, עדיין הוא יכול היה לראות את הטרקטור מרחוק והוא לא בלם מראש. גם עליו הייתה אחריות להיזהר והוא לא עמד בה. לחובתו של נהג המשאית 38 הרשעות תעבורתיות. בבחינת הסיבות שהביאו את הנאשם לביצוע העבירה הרי שמדובר בנתין זר, פועל שנתון למרות מעסיקו. המעביד החליט עברו שהוא הולך ללמוד נהיגה והוא יסיע אנשים, הדבר אינו דומה לנהג מקצועי שזה תפקידו. הדבר אף מלמד על מידת השליטה שלו. כל היוזמה ללימוד הנהיגה הייתה של המעסיק. הנאשם לפני כן לא נהג ברכב פרטי. ההנחיה של המעביד הייתה בניגוד להסדרי התנועה. גם ההנחיה להוריד את הנתינים הזרים היא בניגוד להסדרי התנועה והנחיה זו עדיין השאירה את הנאשם חשוף לפגיעה. במסגרת נתוני הנאשם הרי שמדובר באדם שמציית למעבידו. הנאשם לא היה בעל סמכות או מעמד ביחס לפועלים האחרים, הוא אמנם היה ותיק יותר אבל לא הייתה לו מרות כלפיהם. לא הוכח שהוא לא עצר ואפשר לאחרים לרדת. האחריות של המעסיק הייתה לדאוג לתנאי עבודה בטוחים, ולכן שהטרקטור יעמוד בתנאים הנדרשים על פי דין. לא ניתן היה לצפות מהנאשם לנהוג אחרת מכפי שנהג. הוא הונחה לעבור את הכביש בניגוד לחוק. יש לתת את הדעת לכך שהנאשם נעדר עבר פלילי או תעבורתי. המנוחים היו חבריו והקושי הנפשי ממשיך ללוות אותו. הנאשם הודה ולקח אחריות. יש לקחת בחשבון כי עונש מאסר בפועל לנאשם הינו קשה יותר נוכח העובדה כי הוא מרוחק מארץ מולדתו ונעדר משפחה פה. מתחם העונש ההולם הינו בין 6 חודשי מאסר בעבודות שירות ועד ל- 12 חודשי מאסר בפועל. ראוי למקם את הנאשם ברף התחתון ולא ראוי לגזור עליו עונש חמור יותר מעונשו של העסיק, חייבת להיות הלימה בין העונשים שלהם. האחריות שלה שניהם היא לעניין מותם של המנוחים ולא ניתן לאבחן ביניהם. לפיכך עתר ב"כ הנאשם להשית על הנאשם עונש מאסר של 6 חודשים שירוצה בעבודות שירות ולחלופין להסתפק בתקופת מאסר קצרה של מספר חודשים.

### **דין בעניינו של נאשם 1**

7. נוכח הגעת הצדדים להסדר טיעון "סגור" לעניין עונש המאסר בפועל, הרי שאין הכרח לקיים דיון על פי תיקון 113 בעניינו.

8. לאחר שבחנתי את טיעוני הצדדים באשר לנאשם 1, סבורני כי הסדר הטיעון סביר ומאוזן, ועולה בקנה אחד עם מתחם העונש ההולם בעבירות מסוג זה ועל כן ראוי לכבדו.

9. באשר לעתירת הצדדים בכל הנוגע למתן פיצוי סמלי עבור שלושת הנתינים שנפצעו וכן עבור משפחות שלושת הנתינים שמצאו את מותם, הרי שאני מקבל את עתירת הצדדים. עם זאת ראוי להדגיש כי במקרים מסוג זה כאשר קופדו חייהם של בני אדם, ראוי היה להשית פיצוי משמעותי יותר על הנאשם ולא להסתפק בפיצוי סמלי בלבד. אולם, נוכח העובדה כי משפחות הנפגעים זוכים לקצבה מהביטוח הלאומי היות והאירוע מוגדר הן כתאונת דרכים והן כתאונת עבודה וכן נוכח עתירת המאשימה לפיצוי סמלי בלבד, הרי שמצאתי שלא להחמיר מעבר לעתירת המאשימה, ולכבד את הסכמות הצדדים גם באשר לרכיב זה.

## **דין בעניינו של נאשם 2 (להלן: "הנאשם")**

### **דין - קביעת מתחם העונש ההולם**

10. כתב האישום מתאר אירוע אחד, ומכאן שיש לקבוע בגינו **מתחם עונש הולם אחד**.

11. במקרה דנן, **הערכים החברתיים** אשר נפגעו הינם פגיעה בחייהם ובשלמות גופם של בני אדם וכן ביטחון המשתמשים בדרך.

על חשיבות ההגנה על ערך חיי האדם במקרים של תאונות דרכים קטלניות ועל תפקידו של בית המשפט במאבק בתאונות הדרכים (הגם שהדברים נקבעו בנוגע לעבירת הריגה), עמדה לאחרונה כב' השופטת י' וילנר בע"פ 1802/17 **אבו סיאם נ' מדינת ישראל** (28.6.18):

"תאונות הדרכים הן רעה חולה במקומותינו, אשר לדאבון הלב קנתה לה שבת בקרב כלל האוכלוסייה, מכה ללא רחם ומותירה קורבנות רבים בגוף ובנפש - הם וקרוביהם. מדי שנה בשנה נקטלים חייהם של רבים-רבים בתאונות דרכים מיותרות אשר ניתן היה למנען. לעיתים קרובות מדי, האשם לקרות התאונות הוא הגורם האנושי אשר בכוחו למגר, ולמצער להפחית, את מספרן של תאונות הדרכים על נזקיהן ותוצאותיהן ההרסניות. נדמה כי המאבק בתאונות הדרכים, על היבטיו השונים, הוא נחלת הכלל. מערכת המשפט אף היא נוטלת במאבק חלק חשוב בהיבט ההרתעתי באמצעות השתת ענישה הולמת אשר בכוחה להגביר את המודעות להשלכות הקשות הנובעות מהפרת כללי הנהיגה והזהירות בכבישים".

וראו גם ע"פ 5167/05 **מג'דוב נ' מדינת ישראל**, (10.10.05).

בעבירות של גרם מוות ברשלנית, בעת נהיגה, הערך המוגן של קדושת החיים מצדיקה ככלל הטלת עונשי מאסר בפועל, תוך התחשבות בדרגת הרשלנות של הנאשם. כב' השופט י' אלרון עמד על מדיניות זו לאחרונה בע"פ 5047/18 **בלאל נ' מדינת ישראל** (3.7.18):

"מדיניות הענישה הנוהגת בעבירת גרם מוות ברשלנות בכלל, ובעת נהיגה בפרט, הינה חדה, ברורה ועקבית. בית משפט זה חזר וקבע מספר לא מבוטל של פעמים כי בעת קביעת העונש בעבירות אלו ניתן משקל רב לדרגת הרשלנות בה נהג המורשע בדין, וכי במקרים חריגים בלבד יהא הלה פטור ממאסר בפועל... בבסיס מדיניות זו עומדת התפיסה לפיה "לנקיטת יד עונשית קשה ומחמירה ישנה השפעה מרתיעה על הנהגים בכביש, ויש בה כדי לקדם את הטמעתה של מודעות ציבורית בדבר

החובה לשמור על כללי זהירות כדי להגן על חיי אדם ושלמותגופו" (רע"פ 548/05 לוינ' נ' מדינת ישראל (19.01.2006)).

וראו גם ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל (16.11.09).

12. בחינת **מידת הפגיעה בערך המוגן** מובילה למסקנה כי הפגיעה בערך המוגן הינה ברף משמעותי מאוד. הנאשם הסיע תשעה בני אדם על גבי הגרור אשר נעדר מערכת בלמים, שרשראות בטיחות, מערכת חשמל ותאורה, ספסלי ישיבה וחגורות בטיחות, אשר רישומו לא הוסדר על פי דין והוא לא עבר מבחן כשירות ובטיחות, ואשר אינו מיועד כלל לתנועה בכבישים ציבוריים בכלל או להסעת נוסעים בפרט כשהוא נוהג בניגוד לכללי התנועה בכביש, אם כי עשה כן בהנחיית מעבידו. הנאשם נמנע מלוודא את ירידת הנוסעים מהגרור טרם חצה את הצומת, וזאת בניגוד להנחיית מעבידו. הנאשם התרשל ולא הפעיל שיקול דעת ראוי בשלב שבו החל בחציית הצומת, חסם את דרכה של משאית אשר נסעה לעברו בכביש ראשי, וגרם לתאונה. התנהגות זו הביא לתוצאה הטרגית והקשה בה נקטלו חייהם של שלושה בני אדם, ונפצעו שלושה נוספים בדרגות פציעה שונות, וכן נפגע נהג המשאית.

13. במסגרת **הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה** (סעיף 40 ט' לחוק), יש לתת את הדעת לכך שהנאשם הינו נתין תאילנדי אשר מועסק, יחד עם נתינים תאילנדים אחרים, על ידי נאשם 1 בחקלאות. במסגרת עבודתו ותחת הנחייתו של נאשם 1, הוא שימש כנהג טרקטור. אל הטרקטור הזה היה מחובר גרר חד סרני אשר רישומו לא הוסדר כדין והוא לא עבר מבחן כשירות ובטיחות ולמעשה נעדר כל אמצעי בטיחות סביר ואינו מיועד להסעת נוסעים. חרף זאת הונחה הנאשם על ידי נאשם 1 לנהוג בטרקטור כאשר הגרור רתום אליו, בעוד הנתינים התאילנדים יושבים על הגרור, וכן לחצות את הצומת בניגוד להסדרי התנועה במקום אל עבר השטח החקלאי, כשהנתינים התאילנדים יחצו את הכביש רגלית, אף זאת בניגוד להסדרי התנועה במקום. ביום התאונה על פי ההנחיות כאמור, נהג הנאשם בטרקטור אליו רתום הגרור כאשר על הגרור ישבו תשעה נתינים תאילנדים. הנאשם החל לחצות את הצומת עם הטרקטור כאשר על הגרור יושבים אותה עת הנתינים התאילנדים. בנסיעתו זו חסם את המסלול בכיוון נסיעת משאית אשר הגיע מכיוון מערב. אז, תוך כדי בלימה, התנגש נהג המשאית עם חזית המשאית בדופן השמאלית של הגרור שחסם את נתיב נסיעתו. כתוצאה מכך תשעת הנתינים התאילנדים אשר ישבו אותה עת על הגרור הועפו ממנו והוטחו אל הכביש. שלושה מהם מצאו את מותם בתאונה זו.

א. **באשר לחלקו היחסי של הנאשם בביצוע העבירה ומידת השפעה של אחר על הנאשם**

**בביצוע העבירה;** יש לתת את הדעת לכך כי הנאשם לא בחר מיוזמתו ללמוד נהיגה ולשמש נהג אשר מסיע פועלים אחרים, אלא הדבר נקבע עבורו על ידי מעסיקו, נאשם 1. נאשם 1 היה זה אשר החליט כי הנאשם, במסגרת תפקידו, ילמד נהיגה, והוא זה אשר שילם עבור שיעורי הנהיגה והוצאות הרישיון הנלווים ומינה אותו להיות נהג הטרקטור. כמו כן הייתה זו הנחייתו של נאשם 1 כי הנאשם יסיע את הטרקטור כאשר אליו מחובר הגרור שעליו ישבו הנתינים התאילנדים ובהם המנוחים, גרור שכאמור לעיל אינו מיועד להסעת נוסעים ואינו עומד בכללי בטיחות מינימליים, וכן הייתה זו הנחייתו של הנאשם 1 כי הנאשם יחצה את הצומת באופן שחצה אותה וזאת בניגוד להסדרי התנועה אשר היו במקום באותה עת. אין ספק כי בהינתן מעמדו של הנאשם, כפועל פשוט, נתין זר, אל מול מעמדו של נאשם 1, מעסיקו, הייתה לנאשם 1 השפעה משמעותית על פעולותיו של הנאשם, ואלמלא הנחיות אלה של הנאשם 1, סביר להניח כי התאונה הייתה נמנעת.

עם זאת, חלקו של הנאשם אינו שולי והוא בא לידי ביטוי בכך שלא פעל על פי הנחיית נאשם 1 להורות

לעובדים הנתינים לחצות את הכביש רגלית ולא על גבי הגרור (הנחייה אשר אף היא היתה בניגוד להסדרי התנועה). אילו הנאשם היה מוודא כי כל העובדים יורדים מהגרור, לפני תחילת חצית הצומת, הרי שהיה בכך כדי למנוע את הפגיעה בהם, וזאת אף אם המשאית הייתה פוגעת בגרור. כמו כן, חציית הצומת ביום התאונה והפעלת שיקול הדעת הרשלני בעת הכניסה לצומת, מבלי שהיה ביכולתו להשלים את החצייה מבלי לחסום את דרכה של המשאית, רובצת לפתחו של הנאשם בלבד, ולנאשם 1 לא הייתה כל השפעה על כך.

ב. **באשר לנזק שנגרם מביצוע העבירה;** תאונת הדרכים הסתיימה בתוצאה טראגית כאמור לעיל וגרמה למותם של שלושת המנוחים וכן לפציעתם של שאר הנתינים התאילנדים בדרגות חומרה שונות וכן לנהג המשאית נגרמו כאבים ברגל ימין ובאמה ימנית. כמו כן נעקר השלט שהיה על אי התנועה ונגרם נזק קשה לחזית המשאית.

יודגש בהקשר זה כי יש לתת משקל הולם במסגרת קביעת המתחם לתוצאה הקשה ולמספר הקורבנות שנפגעו בתאונה הקטלנית, שכל אחד מהם הוא עולם ומלואו, ובמקרה דנן לכך שבתאונה קיפדו את חייהם שלושה אנשים, ונפצעו נוספים (ראו בהקשר זה דברי כב' השופטת י' וילנר בע"פ 1802/17 **אבו סיאם נ' מדינת ישראל** (28.6.18)).

ג. **באשר לנזק שעלול היה להיגרם כתוצאה מביצוע העבירה;** הרי שהתאונה הייתה עשויה להסתיים בפגיעה בנפש גדולה עוד יותר.

14. בעבירה של גרם מוות ברשלנות בתאונת דרכים נקבעו שלושה עקרונות מרכזיים לענישה, כאשר האחד הינו כי העונש בעבירות מסוג זה נגזר מדרגת הרשלנות של הנאשם. כידוע, קיימות רמות רשלנות שונות בגדרי עבירה זו, והענישה צריכה לשקף את רף הרשלנות הרלוונטי. לצד זאת קיימים שני שיקולים נוספים לפיהם ככלל ראוי לגזור עונש הכולל מאסר בפועל, וכי נסיבותיו האישיות של הנאשם אינן בעלות משקל רב. כך הבהיר את הדברים לאחרונה כב' השופט מ' מזוז בבע"פ 10152/17 **מדינת ישראל נ' ח'טיב** (10.5.18):

"על רקע זה התגבשו בפסיקה שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים קטלנית: האחד, ראוי לגזור על הנאשם עונש חמור, הכולל השתת עונש מאסר בפועל והרחקה מן הכביש לתקופה ארוכה, וזאת משיקולי הרתעה ובשל כיבוד עקרון קדושת החיים. השני, ככלל נסיבותיו האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופייה המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם על ידי אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות".

15. בכל הנוגע לדרגת רשלנותו של הנאשם, סבורני כי אין המדור ברף רשלנות גבוה מאוד כטענת המאשימה, אלא ברף רשלנות בינוני-גבוה. רשלנותו של הנאשם נובעת בראש ובראשונה מכך שלא נשמע להנחיית נאשם 1 ולא הוריד את הנתינים התאילנדים טרם הכניסה לצומת. לו היה הנאשם עושה כן, הרי שהפגיעה בהם הייתה נמנעת. בנוסף, נובעת רשלנותו מכך שלא הפעיל שיקול דעת נכון בעת כניסתו לצומת. אני מוכן להניח לזכותו של הנאשם כי הוא אכן עצר בתמרור עצור טרם הכניסה לצומת שכן פרט זה נמחק מכתב האישום המתוקן, ואולם בכך יש ללמד הן על כך שהנאשם ידע כי עליו לתת זכות קדימה ולנהוג במשנה זהירות והן על כך שהייתה לו האפשרות לוודא את ירידתם של הנתינים התאילנדים מהגרור טרם חציית הצומת כפי שהונחה לעשות. כמו כן, היה על הנאשם להפעיל שיקול

דעת ולבדוק האם יש ביכולתו לא רק להיכנס לצומת אלא גם לצאת ממנו בבטחה, בהינתן כי הוא נוהג על טרקטור שמטיבו הינו רכב איטי יותר משאר הרכבים בכביש, כשהוא גורר אחריו גרור אשר מוסיף לו אורך אשר עלול לחסום את נתיב הנסיעה של הרכבים האחרים בכביש.

אין ביכולתי לקבל את טענת המאשימה לפיה יש לייחס לנאשם רמת רשלנות גבוהה משום שנדרשה ממנו רמת הזהירות מוגברת בהיותו נהג המסיע נוסעים. אכן נהג מקצועי העוסק בהסעת נוסעים כמשלח יד אחראי על שלומם של כל הנוסעים עמו ונדרשת ממנו אחריות גבוהה יותר מנהג רגיל, ואולם במקרה דנן אין המדובר בנהג מקצועי שזהו משלח ידו. לא מדובר במי אשר עבר הכשרות מיוחדות במסגרתן הובהרה לו אחריותו המוגברת ולא במי אשר זה מקצועו מבחירה. מדובר במי אשר שימש כפועל כשמעמדו היה כמעמד שאר הפועלים במקום, ובין היתר הופקד גם על נהיגה בטרקטור והסעת יתר הפועלים. לפיכך לא ניתן לייחס לו אחריות מוגברת ולקבוע רמת רשלנות גבוהה בגינה, בדומה לנהגי הסעות. מאותה סיבה לא ניתן לגזור גזירה שווה ממקרים בהם הנאשמים היו נהגי אוטובוס מקצועיים אשר ביצעו תאונות דרכים במהלך תפקידם.

16. מנגד, אין ביכולתו לקבל את טענת ההגנה בדבר רשלנות תורמת מצדו של נהג המשאית. על סמך העובדות המתוארות בכתב האישום, לא קיים בסיס עובדתי לקבוע כי לנהג המשאית קיים אשם תורם לתאונה, הגם שבסופו של דבר המשאית היא זו שפגעה בגרור. נהג המשאית נהג בנתיב נסיעתו, כאשר יש לו זכות קדימה בעוד שלנאשם היה תמרור עצור בכיוון נסיעתו. לא הוכח כי נהג המשאית נהג במהירות שאינה תואמת את תנאי הדרך. נאשם המשאית אף ניסה לבלום כאשר הבחין בנאשם. בהעדר כל נתון עובדתי בכתב האישום שיש בו כדי להצביע על רשלנות מצדו של נהג המשאית הרי שלא ניתן לקבוע רשלנות תורמת שיש בה כדי להפחית מרשלנותו של הנאשם.

עם זאת, נתתי דעתי לכך שזכות הקדימה לעולם אינה אבסולוטית, וכל נהג המתקרב לצומת חייב להאט מהירות נסיעתו ולבחון האם ניתן להיכנס אליו בבטחה. בפרט הדברים אמורים כאשר הצומת לא פנוי, וכאשר בנתיב נסיעתו קיים אור צהוב מהבהב (רמזור 707/706) המתריע מפני הולכי רגל.

17. בחינת **מדיניות הענישה הנוהגת** מעלה כי אין בנמצא מקרים זהים למקרה דנן, ואולם בחינת פסקי דין בעניינים של נאשמים אשר לא נתנו זכות קדימה בנסיבות שונות וגרמו לתאונה בה קופח חייו של אדם אחד, במובחן ממקרה דנן בה קיפחו את חייהם שלושה אנשים, ובהתעלם מרכיב הרשלנות לפיו לא וידא הנאשם דנן את ירידת הנוסעים מהעגלה, מעלים כי, הוטלו על נאשמים עונשים במנעד רחב כמפורט להלן:

א. ברע"פ 33/13 **לקטיבי נ' מדינת ישראל** (19.3.13) נדחתה בקשת רשות ערעור של הנאשם אשר הורשע, לאחר ניהול הוכחות, בעבירה של גרם מוות ברשלנות. הנאשם נסע בכביש עירוני, והגיע לצומת מרומזר, כאשר בכיוון נסיעתו הוצבו תמרורים המורים על נסיעה ישיר בלבד, אך הנאשם, שהגיע לצומת בשעה שאור הרמזור בנתיב נסיעתו היה ירוק, פנה שמאלה באופן שחסם את נתיב נסיעתם של הבאים מצפון. באותה עת נהג המנוח באופנוע, כך שגם בכיוון נסיעתו האור ברמזור היה ירוק, וכתוצאה מחסימת נתיבו התנגש ברכבו של הנאשם, ונפטר מפצעיו. נקבע כי רף הרשלנות הינו גבוה. לנאשם עבר תעבורתי מכביד. בית המשפט המחוזי הקל בעונשו לעונש של **18 חודשי מאסר בפועל** (חלף 26 חודשים).

ב. ברע"פ 5263/14 **זוהר נ' מדינת ישראל** (8.9.14) נדחתה בקשת רשות ערעור של נאשם אשר הורשע על פי הודאתו בעבירה של גרימת מוות תוך נהיגה ברשלנות. הנאשם נהג בנתיבי

איילון, וסטה ללא סיבה לכיוון השול השמאלי הסמוך לנתיב נסיעתו ושם פגע במנוח, ששהה במקום במטרה להחליף תקר. כתוצאה מכך נפטר המנוח. נקבע כי מדובר ברשלנות ממשית שניתנת להגדרה כרשלנות חמורה. בית המשפט המחוזי קבע מתחם שבין 12 ל- 24 חודשי מאסר, והעמיד את עונשו על **16 חודשי מאסר בפועל** (חלף 10 חודשים).

ג. בע"פ 10152/17 **מדינת ישראל נ' ח'טיב** (10.5.18), התקבל ערעור המדינה על קולת עונשו של נאשם אשר הורשע בעבירה של גרם מוות ברשלנות, נהיגה בקלות ראש שגרמה נזק לאדם ולרכוש ואי ציות לאות שברמזור. הנאשם נהג ברכב כשהוא מסיע שישה נוסעים נוספים. בהגיעו לצומת חצה את הצומת למרות שרמזור אדום דלק בכיוון נסיעתו, התנגש ברכבו של המנוח אשר בכיוון נסיעתו דלק ברמזור אור ירוק. כתוצאה מהתאונה נהרג המנוח, ושניים מנוסעי רכבו נזקקו לטיפול רפואי. נקבע מתחם הענישה שנע בין 8-25 חודשי מאסר בפועל. הנאשם בעל נסיבות חיים קשות, אב לחמישה ילדים, בעל קשיים כלכליים רבים ובעל עבר תעבורתי מכביד. נידון ל-**15 חודשי מאסר בפועל** (חלף 9 חודשי מאסר בפועל).

ד. ברע"פ 6716/17 **מירז נ' מדינת ישראל** (10.4.18) נדחתה בקשת רשות ערעור של נאשם אשר הורשע, לאחר שמיעת ראיות, בעבירה של גרם מוות ברשלנות בנהיגה. הנאשם נהג במשאית, ולצדו ישב המנוח. הנאשם לא שמר מרחק מהרכב שלפניו, הסיט את מבטו מהכביש, ופגע בעוצמה עם חלקה הימני קדמי של המשאית בחלקו האחורי של הרכב, וכתוצאה מכך המנוח נפטר במקום. הנאשם נדון ל-**10 חודשי מאסר בפועל**.

ה. ברע"פ 1605/15 **מוסא נ' מדינת ישראל** (10.3.15), נדחתה בקשת רשות ערעור של נאשם אשר הורשע בעבירות של גרם מוות ברשלנות, נהיגה בקלות ראש וברשלנות ועוד. הנאשם נהג ברכב כאשר הגיע לצומת כבה מנוע רכבו, והנאשם דרדר את רכבו, תוך ניצול שיפוע הירידה בכביש, במטרה להניע את הרכב. באותה עת, צעדו בצדו הימני של הכביש הולכי רגל. הרכב התקרב אל הולכי הרגל תוך כדי התדרדרות, כאשר גבם של השניים מופנה אליו. תוך כדי התדרדרות, הרכב סטה ימינה, כך שחזיתו פגעה בהולכי הרגל. בהמשך, סטה הרכב שמאלה והתנגש עם חזיתו ברכב אשר כתוצאה מהפגיעה, נדחף לאחור ופגע ברכב שהגיע מאחוריו. כתוצאה מכך נפגע המנוח ונפטר. האחרים נפצעו ונזקקו לטיפול רפואי וכלי הרכב ניזוקו. הנאשם נורמטיבי נעדר עבר פלילי. נידון בבית משפט השלום ל- 12 חודשי מאסר. בערעור על חומרת העונש הוסכם על הצדדים כי התקופה תקוצר והוא נדון ל- **9 חודשי מאסר בפועל**.

ו. ברע"פ 9909/17 **דרויש נ' מדינת ישראל** (1.1.18) נדחה ערעורו של נאשם, נהג אוטובוס מקצועי בחברת "דן", אשר הורשע, לאחר ניהול הוכחות, בכך שפנה ימינה בצומת פגע בהולכת רגל אשר חצתה במעבר חציה, וגרם למותה. נקבע כי רמת רשלנותו של הנאשם היא בינונית-גבוהה, ונקבע כי תשומת לב של הולכת הרגל הוסחה עקב כך שדיברה בטלפון. נקבע מתחם שבין 9 ל- 24 חודשי מאסר בפועל, ועונשו של הנאשם הועמד על **9 חודשי מאסר בפועל** (חלף 14 חודשים).

ז. 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. הנאשם נהג בטנדר במהירות של 80 קמ"ש בכביש בו המהירות המותרת הינה 70 קמ"ש. לצדו ישב המנוח, ובמושב האחורי ישבו שלושה נוסעים נוספים. בשלב מסוים האטו הרכבים אשר נסעו לפניו,

הוא ניסה לבלום את רכבו, אולם בשל מהירותו לא הצליח ופגע בעוצמה רבה בחלקו האחורי של האוטובוס. כתוצאה מכך נפצע המנוח ומת, ולנוסעים האחרים נגרמו חבלות בדרגות חומרה שונות. דרגת רשלנותו של הנאשם נמצאה כבינונית עד נמוכה. הנאשם צעיר כבן 20, נעדר עבר פלילי. בית המשפט המחוזי העמיד את עונשו על **8 חודשי מאסר בפועל** (חלף 12 חודשים).

ח. ברע"פ 541/16 **קאזז נ' מדינת ישראל** (29.3.18), נדחתה בקשת רשות ערעור של נאשם אשר הורשע בעבירות של גרם מוות ברשלנות ואי מתן זכות קדימה. הנאשם שהינו תושב זר, הגיע לביקור בישראל, שכר בשדה התעופה רכב, ובהגיעו לצומת החל לפנות בצומת בניגוד לתמרור המורה על מתן זכות קדימה. כתוצאה מכך חסם את דרכה של המשאית. המשאית לא הצליחה לבלום ופגעה ברכבו וכן באוטובוס, שעמד באותה העת בנתיב בצומת. כתוצאה מכך נפגע נהג האוטובוס באורח קשה ומת לאחר מכן מפצעיו ו-16 נוסעים מכלי הרכב המעורבים נחבלו חבלות שונות. בית משפט השלום קבע רף רשלנות בינוני עד גבוה של הנאשם, ורשלנות תורמת של נהג המשאית, ומתחם שבין 6 ל-18 חודשי מאסר בפועל. הנאשם רופא ומנהל מרפאה בארץ מוצאו, אב לשלושה ילדים, נידון ל- **8 חודשי מאסר בפועל**.

ט. ברע"פ 2955/12 **פלונית נ' מדינת ישראל** (26.6.12), נדחתה בקשת רשות ערעור של נאשמת אשר הורשעה עבירות של גרם מוות ברשלנות ונהיגה רשלנית. הנאשמת הסיעה ברכבה את שלושת ילדיה כשבאותה שעה נסע אדם ולצדו המנוחה בכיוון הנסיעה הנגדי. הנאשמת סטתה לשולי הדרך, התנגשה בגדר הבטיחות, מעוצמת הפגיעה סטה רכבה ונכנס לנתיב נסיעתו של הרכב האחר והתנגש בו. כתוצאה מהאירועים, נפגעה המנוחה אנושות ונפטרה, האחרים נפצעו. הנאשמת נורמטיבית בעלת נסיבות חיים קשות והיא מגדלת את ילדיה בגפה וללא עזרה מאיש. בית המשפט המחוזי העמיד את עונשה על **8 חודשי מאסר בפועל** (חלף 10 חודשים).

י. ברע"פ 329/14 **פושינסקי נ' מדינת ישראל** (19.3.14) נדחתה בקשת רשות ערעור של נאשם אשר הורשע על-פי הודאתו בעבירה של גרימת מוות ברשלנות בנהיגה. הנאשם נהג ברכב, בו ישבו גם חברתו לחיים ובתה. הנאשם נכנס עם רכבו לצומת, מבלי לתת זכות קדימה, למרות הוראת תמרור "האט ותן זכות קדימה" רכב חולף פגע ברכבו של הנאשם, וכתוצאה מכך נהרגה חברתו לחיים, ונפגעו נוספים. נקבע כי דרגת רשלנותו של הנאשם הייתה ברמה בינונית-גבוהה. **הנאשם נדון ל- 8 חודשי מאסר בפועל**.

יא. ברע"פ 2996/13 **ניאזוב נגד מדינת ישראל** (13.8.14), נדחתה בקשת רשות ערעור של נאשמת אשר הורשעה בגרימת מוות ברשלנות ואי ציות לתמרור. הנאשמת נהגה ברכבה הפרטי כאשר עמה ברכב היו המנוחה ואשה נוספת. במהלך הנסיעה בהגיעה לצומת, לא צייתה לתמרור עצור, נכנסה לצומת וחסמה את דרכו של רכב מסחרי אשר לא הצליח לבלום והתנגש ברכבה. בעקבות התאונה נהרגה המנוחה. הנוסעת הנוספת וכן הנהג המעורב נחבלו חבלות של ממש. הנאשמת נורמטיבית, אם לשתי בנות. בית משפט לתעבורה היה מוכן להניח כי הנאשמת אכן עצרה בתמרור עצור. בית המשפט המחוזי העמיד את עונשה על **7 חודשי מאסר בפועל** (חלף 8 חודשים).

18. בהקשר זה נתתי דעתי לפסקי הדין אשר הוגשו על ידי ב"כ המאשימה, ואולם סבורני כי לא ניתן ללמוד מהם גזירה שווה על מקרה דנן כפי שיפורט.

ברע"פ 4892/14 **שאקר נ' מדינת ישראל** (15.7.14), שם דובר על נהג הסעות באוטובוס זעיר אשר הסיע תלמידים לביתם. הנאשם לא נתן זכות קדימה בצומת וגרם לתאונה בה קיפחו את חייהם שישה תלמידים, ונפצעו שלושה נוספים. הנאשם הורשע לאחר ניהול הוכחות, נקבעה רמת רשלנות גבוהה, ולנאשם עבר תעבורתי מכביד, ואף לאחר שהורשע בדיון נתפס נוהג חרף פסילת רישיונו. הנאשם נידון ל- 5.5 שנות מאסר.

בעפ"ת (מח' חי) 6532-03-12 **גאנץ נ' מדינת ישראל** (17.6.12) שם דובר על נהג אוטובוס ב"אגד", אשר תוך כדי נסיעה הסיר עיניו מנתיב הנסיעה, התנגש במשאית וגרם למותם של 5 נוסעים ולפציעתם של 50 נוסעים ומהם 20 נוסעים נזקקו לאשפוז. הנאשם נידון ל- 4.5 שנות מאסר.

ברע"פ 698/14 **אלג'בור נ' מדינת ישראל** (25.3.14), מדובר במקרה חמור משמעותית מהמקרה דנן, שכן שם נדחתה בקשת רשות ערעור של נאשם אשר הורשע, לאחר ניהול הוכחות, ב- 5 עבירות של גרם מוות ברשלנות. הנאשם נהג במשאית במהירות ובחוסר עירנות, סטה בחדות שמאלה ופגע ברכב פרטי שהגיע מהנתיב הנגדי. כתוצאה מהתאונה נהרגו חמישה בני משפחה. שם נקבעה רשלנות גבוהה, כאשר קביעה זו התבססה על כך שהנאשם הוא נהג מקצועי, ממנו נדרשת רמת זהירות גבוהה במיוחד, והנאשם נידון ל- 4 שנות מאסר בפועל.

החלטות אלו מתייחסות למקרים בהם הנאשמים היו נהגים מקצועיים, נהגי אוטובוסים אשר הוכשרו להסעת נוסעים, ונהגי משאיות מקצועיים אשר נדרשת מהם רמת זהירות גבוהה במיוחד, וגרמו לתאונות הדרכים שעה שנהגו במסגרת תפקידם כנהגים ציבוריים או מקצועיים וחלה עליהם אחריות מוגברת. לא ניתן ליישם את אותן אמות מידה בעניינו של הנאשם, אשר אמנם הוביל נוסעים, אך מעולם לא הוכשר לכך.

19. עם זאת אין ספק כי יש להביא לידי ביטוי בקביעת מתחם העונש את העובדה שהנאשם גרם במקרה זה למותם של שלושה אנשים ולא של אדם אחד, כפי שאירע במקרים שהובאו בסקירה לעיל, וזאת הן בשל עקרון קדושת החיים. בהקשר זה קיימת זיקה בין הנזק שנגרם כתוצאה מביצוע העבירה, אשר הינו חמור יותר ככל שבתאונה נגרם מותם של רבים יותר, לבין העונש שיש להטיל על הנאשם. ראו דברי כבוד השופט ע' גרוסקופף בעפ"ג (מח' מרכז-לוד) 4766-07-09 **יגמור נ' מדינת ישראל** (9.12.09) (פסקה 11), וכן לדברי כב' השופט מ' פינקלשטיין בע"פ 8250-02-18 (מח' מרכז) **סובינסקי נ' מדינת ישראל** (29.12.08) (פסקה 29).

20. עוד נתתי דעתי לכך שלעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה קבע המחוקק עונש מזערי של שישה חודשי מאסר, הגם שבית המשפט רשאי, אם ראה שהנסיבות מצדיקות זאת, שלא לפסוק מאסר מינימום כאמור מטעמים שיפרש בפסק הדין. העונש המזערי מבטא את החשיבות שראה המחוקק להגנה על הערך המוגן של קדושת החיים, והינו בעל השפעה על קביעת הרף התחתון של המתחם.

21. בהתאם לתיקון 113 לחוק העונשין (סעיף 40 יג'), סבורני כי **מתחם העונש ההולם** הינו החל מ- **12 חודשי מאסר בפועל ועד ל- 30 חודשי מאסר בפועל**. זאת לצד פסילת רישיון הנהיגה לתקופה שבין 8 ל- 18 שנים.

22. במקרה דנן, לא קיימים שיקולים אשר מצדיקים סטייה מהמתחם, לחומרה או לקולא.

### גזירת העונש המתאים לנאשם

23. בגזירת העונש המתאים לנאשם, בגדרי מתחם העונש ההולם, יש להתחשב **בנסיבות שאינן**

**קשורות בביצוע העבירה** (סעיף 40 יא'). במסגרת זו מן הראוי לתת את הדעת לנסיבות הבאות:

- א. **הפגיעה של העונש בנאשם ובמשפחתו, לרבות בשל גילו;** הנאשם בן 36, נעדר עבר פלילי, נולד בתאילנד, נשוי ואב לילדה בת 9. רעייתו ובתו מתגוררים עדיין בתאילנד ומאז שהגיע ארצה לא ראה את בתו. הנאשם נמצא בארץ בגפו משנת 2012, ושולח כל חודש את משכורתו למשפחתו בחו"ל. השכלתו של הנאשם דלה, הוא אינו דובר עברית או אנגלית, אלא רק את השפה התאית והתקשורת עמו נעשית באמצעות מתורגמן. אין ספק כי עונש מאסר בפועל יפגע בו באופן קשה יותר מכפי שיפגע באחרים וזאת נוכח בדידותו בארץ, המרחק מבני משפחתו ומכריו, העדר הבנת השפה והצורך לתקשר עמו באמצעות מתורגמן וכן הקושי הכלכלי הן עבורו והן עבור משפחתו אשר בארץ מוצאו, ואשר הסתמכה על משכורתו שנשלחה אליהם כל חודש.
- ב. **הנזקים שנגרמו לנאשם מביצוע העבירה ומהרשעתו;** בעקבות התאונה נפרדה רעייתו של הנאשם ממנו. כמו כן יש לתת את הדעת לכך כי בתאונה קיפדו את חייהם שלושה מחבריו של הנאשם, איתם הוא עבד וחי ויש לדבר משמעות רגשית נוספת.
- ג. **נטילת האחריות של הנאשם על מעשיו, וחזרתו למוטב או מאמציו לחזור למוטב;** הנאשם הודה במיוחס לו, הביע חרטה ונטל אחריות למעשיו, הגם שהודאתו של הנאשם הגיעה לאחר שכבר החלו להישמע עדים. עם זאת במקרה דנן הליך שמיעת הראיות לא היה הליך סרק והביא לתיקון משמעותי של כתב האישום לקולא.
- ד. **נסיבות חיים קשות שהיתה להן השפעה על ביצוע מעשה העבירה;** בהקשר זה יש לתת את הדעת לכך שהנאשם הינו נתין זר אשר הגיע מתאילנד ארצה בגפו במטרה לעבוד. הנאשם גדל במשפחה מרובת ילדים, הוריו היו עובדי אדמה ואביו הלך לעולמו לפני כעשר שנים. הנאשם עזב את רעייתו ובתו בארץ מוצאו והגיע ארצה למטרת פרנסה כאשר הוא שולח את משכורתו לחו"ל למשפחתו וחי בארץ נעדר אמצעים כלכליים.

### **אחידות בענישה**

24. שיקול מרכזי בגזירת הדין במקרה דנן הינו של אחידות בענישה, כאשר יש לבחון את העונש הראוי לנאשם, בהשוואה לעונש אשר הוטל על הנאשם 1.
25. אמנם חלקם של שני הנאשמים בביצוע העבירות שונה בתכלית והם גם הורשעו בסעיפי עבירה שונות מכוח חוקים שונים. קיים קושי אינהרנטי להקיש מעונשו של נאשם 1 לעונשו של הנאשם נוכח הנסיבות השונות שתוארו לעיל, וכן נוכח העובדה כי הנאשם הורשע בשלוש עבירות של גרם מוות ברשלנות בעוד נאשם 1 הורשע רק בעבירה אחת וזאת על פי ההסדר אליו הגיעו הצדדים. עם זאת לא ניתן להתעלם מפערי הכוחות שבין שני הנאשמים הן באשר למעמדם והן באשר ליכולתם הכלכלית, נאשם 1 הינו המעסיק של הנאשם, בעל האחריות ובעל היכולות הכלכליות, אשר יזם ודאג להוצאת רישיון הנהיגה של הנאשם ואשר הורה לו להסיע את על גבי הגרור שמחובר לטרקטור את המנוחים, הוא אזרח מדינת ישראל, דובר את השפה העברית על בוריה, מכיר את חוקיה של המדינה ויודע להתמצא בדרכיה נידון ל- 6 חודשי מאסר בעבודות שירות.
- לעומתו, הנאשם הינו פועל פשוט, אשר עזב את ארץ מוצאו ומשפחתו כדי להגיע ארצה לעבוד בעבודת כפיים עבור שכר צנוע שאותו יוכל לשלוח לבני משפחתו בכדי לסייע במחייתם, הינו נתין זר, בודד במדינה זו, חי בגפו,



אינו דובר את השפה והפרוטה אינה מצויה בכיסו, הוא אינו מכיר את חוקי המדינה ואינו מצוי בנבכי התנהלותה וכן פעל (בחלק מהאירוע) כפי שהורה לו נאשם 1.

26. סבורני כי בהינתן הפער המתואר לעיל הרי שיש מקום לתת משקל משמעותי לעונש אשר הוטל על נאשם 1 בעת גזירת עונשו של הנאשם ולהקל בעונשו של הנאשם במידה מסוימת.

27. לא מצאתי כי יש מקום לתת משקל משמעותי לשיקול הרתעת היחיד במקרה דנן, שכן הנאשם כאמור הינו נתין זר אשר אינו יודע קרוא וכתוב וספק אם בתום ריצוי עונשו יישאר בישראל ויחזור לנהוג או שיש חשש כי ישוב לבצע עבירה דומה. עם זאת יש מקום לתת את הדעת לשיקול הרתעת הרבים בגדרו של המתחם, וזאת בשים לב לקלות ראש בכל הנוגע להסעת פועלים ממקום למקום והיעדר שמירה על כללי בטיחות מינימליים, ויש מקום להרתיע אחרים לבל יפעלו כאמור.

28. באיזון בין השיקולים השונים, סבורני כי יש לגזור על הנאשם עונש מאסר בחלקו הנמוך יחסית של המתחם.

## **סוף דבר - בעניין שני הנאשמים**

29. **אשר על-כן, הנני גוזר על הנאשמים את העונשים הבאים:**

### **הנאשם 1:**

א. **6 חודשי מאסר בפועל אשר ירוצו בעבודות שירות**, על פי האמור בחוות דעת הממונה על עבודות השירות. תחילת עבודות השירות ביום 25.11.18.

ב. 6 חודשי מאסר על תנאי, לבל יעבור הנאשם במשך שלוש שנים מהיום על העבירה בה הורשע.

ג. פיצוי בסך של 36,000 ₪ לנפגעי העבירה ולמשפחות המנוחים, אשר יחולקו באופן הבא: 10,000 ₪ לכל אחת משלוש משפחות המנוחים, וכן 2,000 ₪ לכל אחד משלושת הנתינים שנפצעו (שפרטיהם מופיעים במסמך שסומך תע/1). הפיצוי יופקד במזכירות בית המשפט ב- 10 תשלומים חודשיים שווים ורצופים, החל מיום 1.11.18, ויועבר על פי פרטים שתמסור המאשימה.

30. **נאשם 2:**

א. **14 חודשי מאסר בפועל**, בניכוי ימי מעצרו, 12.5.15-13.5.15.

הנאשם יתייצב לריצוי מאסרו בבית הסוהר הדירים ביום 2.10.18, עד השעה 10:00, כשברשותו תעודת זהות או דרכון. על הנאשם לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיין מוקדם, עם ענף אבחון ומיין של שב"ס, טלפון: 08-9787377, 08-9787336.

ב. 12 חודשי מאסר על תנאי, לבל יעבור הנאשם במשך שלוש שנים מיום שחרורו מן המאסר על העבירה שבה הורשע.

ג. פסילה בפועל מלהחזיק או מלקבל רישיון נהיגה למשך 14 שנים מיום שחרורו מן המאסר.

ד. 24 חודשי פסילה על תנאי מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה למשך שנתיים מיום שחרורו מן המאסר.

מזכירות בית המשפט תמציא העתק גזר הדין (בנוגע לנאשם 1) לממונה על עבודות השירות.



זכות ערעור לבית-המשפט העליון תוך 45 ימים.

ניתן היום, י"א תשרי תשע"ט, 20 ספטמבר 2018, בבנוכחות הצדדים.