



ע"פ (באר שבע) 11125-03-23 - סאלם אבו ע'אנם נ' מדינת ישראל

ע"פ (באר-שבע) 11125-03-23 - סאלם אבו ע'אנם נ' מדינת ישראל מחוזי באר-שבע

ע"פ (באר-שבע) 11125-03-23

סאלם אבו ע'אנם

נגד

מדינת ישראל

ע"י ב"כ עו"ד ואדים סיגל

בית המשפט המחוזי בבאר-שבע

[30.07.2024]

כבוד סגנית הנשיא, השופטת יעל רז-לוי - אב"ד

כבוד השופטת גאולה לוין

כבוד השופט איתי ברסלר-גונן

פסק דין

השופט איתי ברסלר-גונן

1. לפנינו ערעור על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה בבאר-שבע (כב' השופטת א' גרבי) בגמ"ר 3124-05-15, במסגרתו נדון המערער לעונש מאסר בפועל של 7 שנים, ועונשים נוספים כמפורט להלן, לאחר שהורשע בשמונה עבירות של גרם מוות ברשלנות, לפי סעיף 64 בפקודת התעבורה, תשכ"א - 1961 [להלן: "הפקודה"] בצירוף סעיף 326 לחוק העונשין, תשל"ז-1977 [להלן: "חוק העונשין"], וכן בעבירה של הובלת מטען ללא שטר מטען, לפי סעיף 18(א)(3) לחוק שירותי הובלה, תשנ"ז-1997. הודעת הערעור כוונה הן כלפי הכרעת הדין והן כלפי גזר הדין של בית משפט קמא.

מדובר באחת מתאונות הדרכים הקשות שארעו במחוז זה, שהתרחשה ביום 3.2.2015, כאשר המערער נהג ברכב משא הכולל מטען חורג, וחריג בהיקפו ומשקלו, הכולל 2 טרקטורים ו-2 קלטרות בעלות שיני מתכת. אחת הקלטרות בלטה וחרגה לנתיב הנסיעה הנגדי, ופגעה באוטובוס שבא ממול, בו ישבו המנוחות, וכגילויטינה שעברה לאורך האוטובוס פגעו שיני המתכת של הקלטר בראשן וצווארן של שמונה נשים מהישוב חורה, שחזרו מתפילה בירושלים, והביאו למותן.

ההליך בבית משפט קמא

2. כתב האישום הוגש נגד חמישה: נאשמת 1 היא החברה בה הועסק המערער ואשר התקשרה בחוזה לשם הובלת כלי ציוד מכני הנדסי [להלן: "כלי צמ"ה"]. הנאשם 2 הוא מנהלה של נאשמת 1, נאשם 3 שימש כסמנכ"ל תפעול בנאשמת 1 וניהל את מחלקת ההובלה, נאשם 4 היה בתקופה הרלוונטית קצין בטיחות בתעבורה שהוסמך לכך על ידי משרד התחבורה ובמועד התאונה שימש כקצין בטיחות תעבורה בנאשמת 1. המערער - הוא הנאשם 5 - שימש כנהג בחברה נאשמת 1.



3. בתמצית, בכתב האישום שהוגש נגד המערער נטען כי ביום 3.2.2015 ביצעה יחידת יואב הפיכות קרקע בשטחי הנגב, כאשר לטובת זאת נשכרה החברה, נאשמת 1, כקבלן משנה לניוד כלי הצמ"ה ממושב נווה ימין. כלי הצמ"ה (בהם הטרקטורים והקלטורות) הובאו מאזור המרכז לשטחי העבודה עוד ביום 2.2.2015 (יום קודם לתאונה שתפורט להלן) וביום התאונה, בסיום הפעילות הביאו העובדים שביצעו את הפעילות את הטרקטורים והקלטורות אל נקודת הכינוס ליד תחנת משטרת עיירות בצומת שוקת, לשם העמסתם על שני המובילים בבעלות הנאשמת 1 והובלתם חזרה לנווה ימין.

נטען בכתב האישום כי המערער עצמו נהג ברכב משא המורכב ממוביל, שהוא רכב משא תומך עם מנוף [להלן: "המוביל"], ואליו קשור נתמך ציוד חריג [להלן: "הנתמך"/"הנגרר"]. על מנת לאפשר הובלה של מספר יחידות מטען בנתמך וכדי להתגבר על מימדי הנתמך ומאפייניו הניחו עובדי נאשמת 1 על הנתמך, באופן פרוביזורי ובאישור הנאשמים 1 עד 3, פלטה שתאפשר העמסת כל הציוד. בשעות הצהריים, לאחר סיום הפעילות, העובדים שביצעו את הפעילות, העמיסו על הנתמך שני טרקטורים, כשלכל אחד מהם מחוברת קלטרת, ובכלל זה הטרקטור והקלטרת המעורבים בתאונה. הקלטרת עצמה עשויה ממסגרת מתכת, אליה מחוברות שורות של שיניים חדות, ואופן העמסת הקלטרת על המשאית והנתמך הביא לכך שקצות הקלטרת בלטו כ-0.80 מ' מחוץ לדפנות הצד של הנתמך, והובלתה היתה בבחינת "הובלת מטען חורג" כמובנה בתקנות התעבורה; ועל כן נדרשו תנאים להבטחת הנסיעה, בהתאם לתקנות התעבורה, ובכלל זה כי לפני המוביל ומאחורי הנגרר יוצב שלט ובו המילים: "זהירות - מטען רחב"; כי המוביל והנגרר ילווה בכל עת על ידי רכב אחד לפחות שיסע מאחוריהם בכביש חד סטרי ומלפניהם בכביש דו סטרי (להלן: רכב ליווי); וכי ברכב הליווי יותקן שלט מלפניו ומאחוריו ובו המילים "זהירות - מטען חורג", והנוהג בו ייסע במרחק המאפשר לו קשר עין עם רכב המוביל מטען חורג. עוד נדרש כי הן במוביל והן ברכב הליווי יותקן פנס המפיץ אור צהוב מהבהב הנראה לעוברי דרך מכל הכוונים, וכן כי יתקבל היתר מאת קצין משטרה ולהוביל את המטען בהתאם לתנאי ההיתר [להלן: "תנאי הבטיחות לפי התקנות"].

מעבר לכך, נטען בכתב האישום כי על פי רשיון רכב המשא והנספח לו, היתה מוטלת על המערער [כמו גם על הנאשמים האחרים] חובה לבדוק אם ניתן להעביר במסלול הנסיעה את המטען בהתחשב במידותיו; לוודא כי המוביל ילווה על ידי רכב ליווי משולט, רכב הליווי יישא על הגג או בחזית שלט שעליו כתוב בצבע זוהר משני צדדיו: "זהירות מטען חורג"; וכן, שכל שהמטען חורג מהדפנות הצדדיות של הנתמך [כפי עניינו - א.ב.ג.], לסמן את הקצוות הבולטים שלו באמצעות משולשים זוהרים בצבע אדום לבן. בנוסף, על פי ההיתר המערער, כנהג רכב המשא, נדרש לאפשר מעבר של רכב אחר הבא לקראתו או מאחוריו. תנאי הרישיון הנוספים שנקבעו לרכב המשא ולנתמך, היו הגבלת מהירות ל- 60 קמ"ש [בין אם הרכב עמוס ובין אם לאו], חובות ליווי מלפנים ומאחור והתקנת שלטי אזהרה בהתאם, וכן הגבלה להובלת יחידת מטען אחת שאינה ניתנת לחלוקה, או מספר יחידות מטען המוגבלות במידותיהן [להלן: "תנאי הרישוי"].



נטען בכתב האישום כי השיירה כללה רכב משטרה לבן של יחידת יואב, ללא שילוט אך עם אור כחול אדום בחזיתו, אחריו המערער ברכב המשא שבו הקלטת הבולטת, משאית נוספת הכוללת מטען ללא חריגה, ורכב משטרה נוסף, והיא יצאה מתחנת עיירות, על כביש 31 לכיוון צומת להבים במטרה להמשיך לאחר מכן בכביש 6 למרכז הארץ. בכביש 31 אותה עת בוצעו עבודות, אך הוא היה משולט והתנאים איפשרו שדה ראייה למערער לאזור התאונה. בקטע הכביש לפני התאונה, ובשל העבודות, היו שוליים ימניים צרים, ומעברם הימני מעקה בטון ועליו התמרורים האמורים. בשלב מסוים, התנתק מהשיירה רכב הליווי המשטרתי שנסע בראש השיירה ואבד קשר העין בינו לבין המערער שנסע אחריו. בהגיע המערער לק"מ ה-5 בכביש 31 תוך כדי הנסיעה בעקומה שמאלה, הוא נהג במוביל במהירות של 83 קמ"ש [כאמור, המהירות המרבית מותרת היא 60 קמ"ש], ורק במרחק של 39 מ' לפני מקום ההתנגשות, החל המערער להאט את מהירות נסיעתו, כך שברגע התאונה עצמה מהירות נסיעתו היתה 77 קמ"ש. בשל תנאי הדרך ומהירות נסיעתו, המערער לא יכל לנהוג במוביל כשהוא צמוד לקו הצהוב של השוליים הימניים, ועל כן הקלטת הובלה כך שהקצה השמאלי שלה בולט לתוך נתיב הנסיעה הנגדי; זאת כאמור ללא רכב ליווי צמוד, סימון וללא שילוט כנדרש.

בנתיב הנסיעה הנגדי נסעה משאית ולאחריה נסע אוטובוס, ובו כ-50 נוסעים בדרכם מירושלים לאזור הדרום. בשל העדר סימון מזהיר, לא יכול היה נהג המשאית להבחין מבעוד מועד בקצה הקלטת, אך בשל תגובתו המהירה הספיק להגיב לסכנה, הסיט את משאיתו בחדות ימינה ובכך הצליח למנוע את ההתנגשות בין קצה הקלטת לבין הצד השמאלי של תא הנהג במשאיתו. נהג האוטובוס שהיה אחרי המשאית לא יכול היה להבחין מבעוד מועד בקצה הקלטת, אשר בנוסף אף היה מוסתר מעיניו בגלל מגבלת שדה הראייה, וכשהבחין בכך בסופו של דבר, לא הספיק להגיב, וקצה הקלטת שבלט לנתיב הנסיעה של האוטובוס, חדר לתוך פנים האוטובוס, ופגע עם השניים החדות באזור הראש והצוואר של שמונה המנוחות, אשר ישבו בשורות עוקבות באותם מושבים (מצד שמאל סמוך לחלון), וגרם למותן המידי.

לכל הנאשמים יוחסו תחילה 8 עבירות של גרימת מוות ברשלנות, ובנוסף גם עבירות מסוג של הפרות חובות שבדין, ולחלק מהנאשמים גם עבירה של הובלת מטען ללא שטר. בתמצית, טענה המאשימה כי כלי הרכב של משטרת ישראל, לא נועדו להוות ליווי משטרתי למטען חורג, והם נועדו להוות רכב אבטחה לשם מניעת פגיעה אפשרית של מפירי סדר בכלי הצמ"ה, לאחר הפעילות שבוצעה. עם זאת נטען, כי נדרש היה ליווי תעבורתי על ידי רכב ליווי, כנדרש ברשיון ובהיתר להובלת מטען חורג שניתן על ידי קצין האת"ן למוביל ולנתמך. עוד טענה המאשימה בכתב האישום כי הופרו הוראות הבטיחות ותנאי הרישוי בעת הובלת הקלטת, ועל כן ייחסה המאשימה לכל הנאשמים את תוצאות התאונה, ומותן ברשלנות של שמונה המנוחות.

ביום 18.11.2015 הגיעה המשיבה להסדר טיעון עם נאשמים 1 עד 4, ובמסגרתו הוגש כתב אישום מתוקן, שבו יוחסו לנאשמים 1, 2, ו-4 רק עבירות מסוג של הפרת חובות שבדין; ואילו לנאשם 3 יוחסה עבירה אחת של גרימת מוות ברשלנות וכן עבירה של הובלת מטען ללא שטר. הסדר הטיעון היה מבוסס על קשיים ראייניים ביחס לאחריות נאשמים 1 עד 4 וכלל תשלום פיצויים משמעותי למשפחות המנוחות, שהסכימו להסדר. ביחס לנאשמים 1, 2 ו-4 הגיעו הצדדים לעונש מוסכם וביחס לנאשם 3, שכאמור הורשע בעבירה אחת של גרימת מוות ברשלנות, עתרה המאשימה לגזור עליו 9 חודשי מאסר שיכול וירוצו בעבודות שירות, לצד עונשים נלווים כשההגנה עתרה להשית עונש של 6 חודשי מאסר בדרך של עבודות שירות.

בית המשפט קמא קיבל את הסדר הטיעון, גזר על נאשמים 1, 2 ו-4 את העונשים לפי המוסכם: נאשמת 1 חויבה בהתחייבות ופיצוי, נאשם 2 נדון למאסר על תנאי והתחייבות, ואילו על נאשם 4 (קצין הבטיחות) נגזר עונש מאסר של 6 חודשים בדרך של עבודות שירות וכן מאסר על תנאי.

בגזר דינו של נאשם 3 (סמנכ"ל התפעול) קבע בית המשפט קמא כי רשלנותו התבטאה בכך שבמסגרת תפקידו בחברה לא ערך בדיקה בטיחותית באשר לאופי המטען, לא דאג להובלתם בבטחה של המטענים ואפשר למערער להוביל את הקלטת תוך הפרת התקנות ותנאי ההיתר. בית המשפט קבע כי חלקו של נאשם 3 באירוע מתייחס לתפקידו האדמיניסטרטיבי בחברה להבדיל מהמערער, ומשכך יש להשית עליו באופן חריג וספציפי ענישה מקלה אשר עדיין מצויה במסגרת הסדר הטיעון; ועל כן דן בית המשפט קמא [עוד בשנת 2016] את נאשם 3 לעונש של 6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות, מאסר על תנאי, פסילה וצו מבחן.



4. ההליך נמשך בעניינו של המערער בלבד, אשר כפר באחריותו לתאונה, וטען כי רשלנותם של השוטרים שליוו את רכבו ושל נהג האוטובוס, היא שגרמה לתאונה: השוטרים - בכך שנסעו קדימה ואיבדו קשר עין עם המוביל, ונהג האוטובוס כיוון שבעצמו לא שמר מרחק מהמשאית שלפניו, שיחק בטלפון, ניסה לעקוף, לא נצמד לימין הנתיב שבו נסע, וגם לא "ברח" ימינה בזמן.

לאחר הליך ארוך של שמיעת ראיות, ובהכרעת הדין שנפרשה על פני עמודים רבים, קבע בית המשפט קמא כי התאונה התרחשה בשל רשלנותו הגבוהה והחמורה של המערער, אשר החלה עוד ערב לפני התאונה ונמשכה בטרם החל בנסיעה ובעת הנסיעה, תוך הפרת הוראות פקודת התעבורה ותקנותיה, החל מהפרת תנאי רישיון הרכב והנספח לו, הובלת משא החורג לנתיב הנגדי ללא סימון ושילוט כנדרש, ללא ליווי צמוד, האצת מהירות נסיעתו של המערער בניגוד למהירות המותרת, אופן נהיגתו, התקנת פלטה פרוביזורית, התנתקות מרכב הליווי ועוד. נקבע כי המערער הכניס עצמו למצב בו לא יכול היה להוביל את הקלטר מכלי שהקצה שלה יבלוט לתוך נתיב הנסיעה הנגדי ובכך העצים את הסכנה לכלי הרכב שהגיעו ממול. עוד נקבע כי בהיותו של המערער נהג מקצועי הנוהג בכלי רכב מסחרי כבד המוביל בו מטען חורג, הוא הפר את החובה המוגברת שהוטלה עליו למנוע את הסיכון המובנה ליתר משתמשי הדרך, בשל ממדיו ומשקלו של כלי הרכב, ולא נהג כפי שנהג רכב כבד מקצועי המוביל מטען חורג לרוחב, היה נוהג בנסיבות העניין.

בית המשפט קמא דחה את טענות ההגנה כי נהג האוטובוס הוא שגרם לתאונה בכך שלא שמר מרחק מהרכב לפניו ולא נצמד לימין, וקבע כי לנהג האוטובוס אין כל אחריות לתאונה. עוד נקבע - בניגוד לעמדת המשיבה - כי הליווי של משטרת ישראל באמצעות יחידת יואב, היה בפועל גם ליווי תעבורתי ובכך התמלאה הדרישה לרכב ליווי למטען חורג, כנדרש על פי הוראות תקנות התעבורה ורישיון הרכב, אך לא היה משולט ככזה. עם זאת, קבע בית המשפט קמא כי אין במחדלי רכב הליווי הקדמי של יחידת יואב בתפקידו כרכב ליווי כאמור, כדי לפטור את המערער מחובותיו שלו כלפי רכבו וכלפי יתר משתמשי הדרך.

בית המשפט קמא קבע כי אכן רכב הליווי המשטרה התנתק מהשיירה, אפילו למשך מספר דקות, ואולם, רשלנותו החמורה ביותר של המערער היתה בכך שלא עצר את רכבו מעת שאיבד קשר עם רכב הליווי לטענתו, ולא התריע בפני מעסיקיו ובפני המשאית הנוספת והניידת המאספת; וציין כי אם המוביל והמטען היו נושאים סימונים רלוונטים כחוק, היה בכוחם להתריע בפני כלי הרכב הבאים ממול ולמנוע את התאונה. בית המשפט קמא קבע כי הפרת כל חובה כשלעצמה ולבדה אשר הוטלה על המערער, אין בה כדי להביא לגרימת התאונה אולם "הצטברות כלל רכיבי רשלנותו של [המערער] ובכלל זה, העדר סימון כדין של המטען החורג, אי עמידה בתנאי היתר רישיון הרכב, נהיגה במהירות מפורזת שלא בהתאם למהירות המותרת על פי ההיתר, חיבור פרוביזורי שלא כדין של הפלטה למשאית, ניתוק קשר העין בין [המערער] לבין רכב הליווי שלפניו והאצת מהירות נהיגת [המערער] וחריגת הקלטר לנתיב הנסיעה הנגדי, כל אלה- הביאו בסופו של דבר לגרימת התאונה." ועוד הוסיף כי - "התנהלות [המערער] עוד בטרם החל בנסיעתו, ואף יום קודם לכן, היתה רצופה בפעולות אשר התבטאו ברשלנות בדרגה הגבוהה ביותר... באופן אשר ניתק את הקשר בין מחדלה של הניידת המובילה ובין התנהלותו של [המערער] כמי שנהג ברכב המוביל מטען חורג ומאחריותו לאופן נהיגתו ולגרימת התאונה. למחדל המשטרה אין תרומה כלשהי לגרימת תאונת הדרכים, וזאת יש להדגיש ולהבהיר באופן שאינו משתמע לשתי פנים." [הדגשות במקור - א.ב.ג.]

נוכח כל האמור, ותוך קביעה כי רשלנותו של המערער היתה בדרגה הגבוהה ביותר, הרשיע בית המשפט קמא את המערער בכל העבירות שיוחסו לו, ובכלל זה בשמונה עבירות של גרימת מוות ברשלנות.

5. בשלב הטיעונים לעונש נחלקו הצדדים ביחס לשאלה האם לראות את האירוע כאירוע אחד הכולל שמונה "מעשים" שונים של גרימת מוות ברשלנות, כמספר הקורבנות, כעתירת המשיבה נוכח הרשלנות הגבוהה ועקרון קדושת החיים, או - שיש לגזור את הדין בהתאם לעונש מרבי לפי עבירה אחת, כטענת הסנגור, אשר הפנה גם לגור דינו של נאשם 3.



בגזר דינו, עמד בית המשפט קמא על הערך החברתי של קדושת החיים שנפגע קשה ובאופן חמור ביותר מרשלנותו של המערער, על השיקולים שבגזירת הדין בעבירות של תאונות דרכים קטלניות, ועל הפסיקה הנוהגת. בית המשפט קמא נתן משקל משמעותי לנסיבות ביצוע העבירה ולקביעתו כי התאונה ארעה בשל רשלנותו הגבוהה והחמורה של המערער; בית המשפט דחה את טענת ההגנה לאשם תורם מצד נהג האוטובוס וכן מצד רכב הליווי המסטרתי וחזר על קביעתו כי גם אם מבחינתו של המערער היה רכב הליווי המסטרתי בבחינת "סמן" עבורו, הרי שמשעה שראה כי הסמן אינו קיים [כיוון שהאיץ את נסיעתו והתרחק - א.ב.ג.], היה על המערער לעצור או לכל הפחות להאט את רכבו, והעובדה כי לא עשה כן, אלא דווקא האיץ בעצמו נסיעתו, הביאה לתוצאה החמורה. עוד קבע בית המשפט קמא כי אחריותו של המערער בלעדית גם בפני עצמה, מעבר לרשלנותם של יתר גורמי החברה, וכי הוא לא הוכשל על ידי גורמי החברה.

בית משפט קמא קבע כי בהתאם למבחן המוסרי-מהותי, ונוכח רשלנותו של המערער ברף הגבוה ביותר, הגם שמדובר באירוע תאונה פיזי אחד, הוא מקים שמונה מעשים לצורך ענישת המערער, כמניין חייהן של המנוחות; וכי נוכח כך שהמערער התרשל רשלנות גבוהה, ולא לקח אחריות, ובהעדר רשלנות תורמת של אחרים, אין מקום לחפיפת עונשים. על כן, במכלול השיקולים, קבע כי מתחם הענישה ההולם של רכיב המאסר, לאירוע התאונה כולו, נע בין 4 ועד 10 שנות מאסר בפועל.

בתוך מתחם העונש ההולם התייחס בית המשפט קמא לעברו התעבורתי של המערער, שאותו הגדיר כמכביד מאוד, ולנסיבות האישיות הכוללות אבדן בנו הצעיר של המערער במהלך ההליך והעובדה כי בן נוסף נפגע נפשית כתוצאה ממות אחיו. בית המשפט קמא התייחס להתמשכות ההליכים וקבע כי עובדה זו אינה רובצת לפתחם של מי מהצדדים. אשר לעניין אחידות הענישה, קבע בית המשפט קמא כי עניינו של המערער שונה בתכלית מעניינם של יתר הנאשמים ובין היתר כאמור נאשם 3, אשר הורשע בעבירה אחת של גרימת מוות ברשלנות, שלא כמו המערער שהורשע בעבירות רבות. בית המשפט קמא ציין עוד כי המערער לא הביע צער או חרטה אודות תוצאות התאונה, וזאת מעבר וללא קשר לאי נטילת האחריות.

נוכח כל האמור, גזר בית המשפט קמא את דינו של המערער באמצע מתחם העונש ההולם, לעונש של 7 שנות מאסר בפועל. בנוסף, גזר בית המשפט קמא 12 חודשי מאסר על תנאי. אשר לפסילת רישיון הנהיגה, שקל בית המשפט קמא כי עיקר פרנסתו של המערער בעבודתו כנהג, ועל אף זאת קבע מתחם פסילה שבין מספר שנות פסילה ועד לפסילה לצמיתות; ובתוך מתחם זה גזר בית משפט קמא על המערער פסילת רישיון נהיגה למשך 20 שנים על כלל סוגי הרכב, וכן פסילה על תנאי למשך 10 חודשים, לתקופת תנאי של 3 שנים.

נוכח שהנאשמת 1 חוייבה בפיצוי למשפחות המנוחות, נמנע בית המשפט קמא מלהשית פיצוי על המערער. מכאן הערעור שבפנינו שהופנה הן כנגד הכרעת הדין המרשיעה והן כנגד חומרת העונש. ההליך בערעור



6. בהליך הערעור התקיימו שני דיונים: בדיון שהתקיים ביום 10.4.2024 נשמעו טיעוני הסנגור באריכות ולאחר ששמע את הערות בית המשפט, ביקש הסנגור הפסקה ולאחריה הודיע כי המערער חוזר בו מהערעור על הכרעת הדין ומבקש למקד את טיעוניו כלפי גזר הדין. לאחר שהסנגור פירט טיעוניו בפניו, המערער ביקש בעצמו להוסיף דברים והדגיש כי יש מקום להקל בעונשו, ולהתחשב בכך שבתקופת ההליך איבד את כל חסכוניותו ואין מי שיפרנס את ביתו. לדבריו, הוא נפגש בסמוך לאירוע עם ההורים של המנוחות ולדבריו "הכל היה בסדר איתם". המערער ביקש להתחשב גם ברכיב הפסילה, נוכח שהרישיון דרוש לו לשם פרנסתו כנהג; ובסיום הטיעונים נקבע מועד לשימוע פסק הדין בערעור ליום 19.5.2024. ביני וביני, ביום 6.5.2024, הודיע הסנגור כי המערער מבקש לחזור בו מהחלטתו שלא לערער על הכרעת הדין וכי הוא עומד על ערעורו אף בעניין זה, ולאחר שהמשיבה הודיעה כי אינה מתנגדת לכך, קבענו דיון להשלמת הטיעונים ביום 10.7.2024.

תמצית טענות המערער

7. לטענת הסנגור, המערער אמנם ביצע פעולות רשלניות אך הן לא אלו שגרמו לתאונה. כך נטען כי אין קשר בין היעדר הסימון, אי עמידה בתנאי רישיון הרכב, נהיגה במהירות מופרזת ביחס לנספח לרישיון, וחיבור הפלטה באופן פרוביזורי, לגרימת התאונה. לטענתו התאונה התרחשה בשל "מחדל ניידת הליווי", דהיינו העובדה שרכב הליווי המשטרה, שהוגדר על ידי בית המשפט קמא כרכב ליווי תעבורתי, לא היה משולט כנדרש בתקנות התעבורה, והעובדה שהתנתק קדימה מרכב המשא הנהוג בידי המערער ולמעשה לא מילא אחר ייעודו התעבורתי, להזהיר את הנהגים הבאים ממול בדבר קיומו של מטען חורג. עוד טען הסנגור כי שוטרי הליווי הם שהורו למערער להכנס לקטע הכביש, ומשכנס לא יכול היה למנוע את התאונה כך שהאחריות רובצת לפתחם של שוטרי הליווי, ובית המשפט קמא שגה בכך שלא ייחס למחדל זה של שוטרי הניידת אחריות לתאונה.

עוד נטען כי התאונה התרחשה גם בשל היצמדותו של נהג האוטובוס למשאית שנסעה לפניו באופן שחסם את שדה ראייתו, תוך כך שהשתמש ככל הנראה במכשיר הנייד שלו, לא נצמד לימין הדרך ואף לא "ברח" ימינה, כפי שעשה נהג המשאית שהיה לפניו. לטענת הסנגור, הקביעה לפיה המערער לא יכול היה להצמד לימין הדרך במהירות שבה נסע, מחייבת את המסקנה כי החריגה לנתיב הנגדי היתה בלתי נמנעת. עוד הוסיף הסנגור כי אפילו בית משפט קמא קבע כי אין באף אחת מהפעולות הרשלניות שביצע המערער כדי לקיים קשר סיבתי לתאונה, ועל כן, טען, כי לא ניתן לקבוע את אחריות המערער לתאונה.

לטענת הסנגור, אין לתת משקל לעובדה שהמערער לא עצר את רכבו בעת שניידת הליווי התנתקה קדימה מהשיירה, ואין לדעת מה היה קורה אילו היה עוצר את הרכב, והאם היה בכך כדי לגרום לאוטובוס להבחין בו; וכך גם אין הוכחה כי בשילוט המטען היה כדי לגרום לנהג האוטובוס לסטות מהדרך, שכן נהג המשאית שנסע לפניו סטה ימינה רק ברגע האחרון. על כן, טען הסנגור, כי נהג האוטובוס היה צריך לצפות שיבוא מולו רכב עם מטען חורג והיה עליו להצמד לימין הדרך. לטענת הסנגור, נהג האוטובוס לא גרם לתאונה אך הוא תרם להתרחשותה. בעניין זה הפנה הסנגור לעדויות נהג המשאית (ויטלי) שנהג לפני האוטובוס, ונהג נוסף של המשאית הנוספת בשיירת המערער, אשר העידו כי נהג האוטובוס היה צמוד לנהג המשאית שלפניו. עוד טען הסנגור כי הוכח שנהג האוטובוס עשה שימוש בטלפון בסמוך לתאונה, ולא נשלל שהיה עסוק בטלפון בזמן התאונה.

נטען, כי התרחיש היחיד שהיה מונע את התאונה, לפי קביעת בית משפט קמא, היה עצירה או נסיעה איטית של המערער המאפשרת הצמדות לימין הדרך, כך שהקלטת לא היתה חורגת לנתיב הנגדי, אך תרחיש זה אינו מבוסס כיוון שלא נערך ניסוי לאשר זאת.



אשר לחיבור הפלטה בין משאית המערער לנתמך, אישר הסנגור כי הדבר בוצע על ידי עובדים אחרים בחברה, וכי הוא שאפשר את העמסת שני הטרקטורים ושני הקלטרות באופן חורג, אך נטען כי פעולה זו לא היוותה טריגר לתאונה עצמה.

במהלך הדיון אישר הסנגור, לשאלת בית המשפט, כי בנקודת הזמן שניידת המשטרה התרחקה, היו למערער מספר כיווני פעולה ובהם הצמדות לימין ועצירה, אך לטענתו לא הוכח שניתן היה לעשות זאת בפרק הזמן שעמד לרשות המערער לפני התאונה.

8. אשר לעונש, טען הסנגור כי בהתאם לסעיף 186 בחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], תשמ"ב - 1982 [להלן: "החסד"פ"]; ולסעיף 40ג בחוק העונשין, ובהתאם למבחנים שנקבעו בפסיקה, יש לראות את האירוע כמעשה אחד ומכאן שהעונש מוגבל ל- 3 שנות מאסר, ובכל מקרה, כך נטען, אין מדובר באירוע הכולל רכיבים מחמירים נוספים כגון הפקרה, שכרות, סמים או סיבה חריגה אחרת שתצדיק ענישה לפי מספר הקורבנות. לטענת הסנגור, רשלנותו של המערער אינה רבה, ובכל מקרה הוא אינו האחראי הבלעדי לתאונה, נוכח רשלנותם של הגורמים הנוספים שגרמו, כך נטען, לתאונה. עוד ביקש הסנגור לתת משקל לחלוף הזמן, ולענישה שהושתה על הנאשם 3, שאף הוא הורשע בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, גם אם בעבירה אחת. אשר לרכיב פסילת רישיון הנהיגה, טען הסנגור כי החל משנת 2019 המערער חזר לנהוג, עד היום, והעובדה כי צבר "רק" 3 עבירות תעבורה בתקופה זו, מצביעה על "התמתנות" בנהיגתו. הסנגור ביקש לתת משקל גם לנסיבותיו האישיות של המערער, בן 64, המפרנס לבדו 7 ילדים ו- 10 נכדים, ואשר שכל את בנו במהלך ההליך בתאונת דרכים.

תמצית תשובת המשיבה

9. ב"כ המשיבה טען כי הערעור הוא שינוי חזית מוחלט לעומת טענתו של המערער בבית משפט קמא, שכן בעוד בבית משפט קמא טען המערער שהוביל את הקלטרת כשהקצה השמאלי שלה לא בלט לנתיב הנגדי שבו נסע האוטובוס, הרי שבערעור המערער מודה כי אכן הוביל את הקלטרת באופן שבו הקצה השמאלי אכן בלט אל הנתיב הנגדי, אך יש לו טענות כלפי המשטרה וכלפי נהג האוטובוס. לטענת ב"כ המשיבה, אם טענת המערער היום היא שאכן הוא הוביל את הקלטרת בצורה לא תקינה כשהיא בולטת לנתיב הנגדי, אזי אמנם יש משמעות לבחינת הטענות הנוספות, אך בצד זאת יש גם משום הודאה בכך שהמערער הוביל את הקלטרת באופן שיוצר סיכון ממשי לכל מי שנוסע בנתיב הנגדי. ב"כ המשיבה הפנה לתקנה 89 לתקנות התעבורה ולכך שאין בהוראות שוטר או במחדלו כדי לגרוע מאחריות של נהג הרכב, והוסיף כי נקבע כממצא עובדתי שהמערער הפר כל תקנה אפשרית או כל היתר אפשרי בקשר להובלת המטען שבמהלכו קרתה התאונה; וכי הנהגים שבאו ממול לא ראו שום סימן לכך שמדובר ברכב הנושא עליו מטען חורג; וכי גם אם היו רואים ניידת משטרה, הרי שכיוון שהניידת אינה משולטת וניידת משטרה הנוסעת בכביש אינה חזיון נדיר, הרי לא בכל מקרה לא היה בעצם נסיעת ניידת המשטרה כדי להתריע על מטען חורג מסוכן. בהתייחס לטענות כלפי נהג האוטובוס, הפנה ב"כ המשיבה לדו"ח הבוחן ת/99 ממנו עולה כי התאונה היתה בלתי נמנעת מבחינת נהג האוטובוס, וזאת גם בהנחה שנהג האוטובוס לא שמר מרחק מהמשאית שלפניו; וכיוון שאין להטיל עליו חובה לנסוע ממש בשוליים הימניים, אזי הוא נכנס לטווח הפגיעה של הקלטרת בתוך נתיב נסיעתו. עוד נטען כי נוכח שהמערער הוא שיצר את הסיכון, היה עליו לצפות גם רשלנות מצד נהג האוטובוס, אף שזו כלל לא היתה.



- על כן, טען ב"כ המשיבה כי גם בהתאם לסעיף 309(5) לחוק העונשין, לא היה בהתנהגותם של השוטרים או נהג האוטובוס, כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין רשלנותו של המערער לגרימת התאונה.
10. ב"כ המשיבה עתר להותיר גם את העונש על כנו. לטענתו, בהתאם לסעיף 40(א) לחוק העונשין, מדובר באירוע אחד שבו מספר מעשים, כמספר הקורבנות וכפי הרשעת המערער בשמונה עבירות של גרימת מוות ברשלנות, ועל כן העונש המרבי הוא 24 שנות מאסר בפועל. נטען כי השיקול העיקרי בענישה בתיקי תאונות דרכים קטלניות עם נפגעים רבים, הוא עצמת הרשלנות של המערער, וזו גבוהה מאוד. בנוסף, נטען, אכן היה מקום לשקול את העבר התעבורתי המכביד של המשיב, לרבות הרשעותיו במהלך ההליך ואף בעודו ממתין לשלב הטיעונים לעונש. לטענת ב"כ המשיבה, אמנם ההליכים התמשכו ויתר הנאשמים אכן נדונו לעונשים קלים יותר משמעותית, אולם העונש שהוטל על המערער ראוי, גם אם הוא מחמיר.
- אשר לפער הענישה ביחס לנאשם 3 נטען כי כתב האישום כי ההסדר בעניינו של נאשם 3 היה בשל קשיים ראייתיים שהיו אז, וקיים שוני מהותי בינו לבין המערער, הן באופן הרשלנות והן בעוצמתה, כמו גם במספר העבירות בהן הורשע. עוד נטען כי ניתנו למערער מספר הזדמנויות ליטול אחריות.
- דיון והכרעה
11. לאחר שבחנו את הכרעת הדין, את גזר הדין ואת העדויות והראיות שבאו בפני בית משפט קמא, ולאחר ששמענו ושקלנו את טיעוני הצדדים בפנינו, הגענו למסקנה כי דין הערער, על שני חלקיו, להדחות.
- הערעור על הכרעת הדין
12. הלכה היא כי אין זו דרכה של ערכאת הערעור להתערב בממצאים עובדתיים וקביעות מהימנות שקבעה הערכאה הדיונית, על פי התרשמותה באופן בלתי אמצעי מהעדויות והראיות שהיו בפניה, ומהשתלבותן במארג הראייתי. התערבות שכזו, תהא שמורה למקרים חריגים ובכלל זה כאשר מדובר במסקנות להבדיל מעובדות [לפירוט המקרים החריגים ראו: ע"פ 8642/19 הייב נ' מדינת ישראל (13.10.2021)].
13. טענות המערער כנגד הכרעת הדין מכוונות, רובן ככולן, לממצאי בית משפט קמא, לרבות כלפי ממצאי מהימנות ביחס לעדויות שנשמעו בפניו, ובכללן עדותו של נהג האוטובוס והשוטרים ששימשו לליווי השיירה.



נציין, כי חלק נכבד בהכרעת הדין עוסק ברקע להתקשרות בין החברה נאשמת 1 למשטרה, תיאור מאפייני המוביל, הנגרר הנתמך, הפלטה המחברת ביניהם, וכן תיאור המשא, השילוט, ומאפייני הרישוי והתנאים בו, כמו גם תיאור קטע הכביש בו ארעה התאונה. המערער אינו מערער על הקביעות העובדתיות הנוגעות לנושאים אלו, כמו גם שאינו מערער על עצם הפרת חובות השילוט והסימון שהופרו ועל הפרת תנאי הרישיון והנספח.

כאמור, טענתו המרכזית של המערער היא שמהרגע שהמערער נכנס לקטע הכביש, שהיה צר בשל שיפוצים, עם מטען חורג ובניגוד לרצונו (כך נטען) - התאונה היתה בלתי נמנעת ותלויה רק ברכב הליווי, וכיוון שרכב הליווי נטש את השיירה, הוא יצר את הסיכון שהוביל לתאונה. בנוסף, נטען, כי אילו נהג האוטובוס היה נצמד מצידו לימין, גם אז התאונה היתה נמנעת. על כן, טען הסנגור כי גם אם היו רשלנויות מסוימות באופן פעולתו של המערער, הרי אין קשר בין רשלנויות ספציפיות שעלו מצד המערער, לרבות מהירות נסיעתו והיעדר סימון ושילוט, לבין התאונה. טענות אלו נטענו בבית המשפט קמא, נבחנו עד דק על ידי ונדחו ברובן, תוך הנמקה מסודרת, לכל אחת מהן, וגם

אנו לא מצאנו בהן ממש.

14. גרסת המערער שהוא אשר נצמד לימין נתיב נסיעתו, ואילו נהג האוטובוס סטה לנתיב הנגדי, נדחתה בבית משפט קמא, בין היתר גם על סמך עדותם של נהג המשאית שנסע לפני האוטובוס ונהג האוטובוס עצמו, שלהם האמין בית המשפט קמא. בהודעת הערעור טען המערער תחילה כי אינו מערער על קביעתו של בית המשפט קמא לפיה הוא עצמו לא נצמד לימין הדרך. עם זאת, בדיון בבית המשפט ביקש הסנגור להפנות לעדותו של בוחן התנועה בבית המשפט קמא [פרוט' מיום 29.6.2017, עמ' 155] וביקש ללמוד מעדות זו כי אילו נהג האוטובוס היה נוסע במרכז הכביש, אז התאונה לא היתה מתרחשת גם אם יש חדירה של הקלטרת לנתיב נסיעתו, כיוון שאז לא היה מגע בין כלי הרכב.

בית המשפט קמא עסק רבות בשאלה זו, ניתח את ממצאי בוחני התנועה ועדויות העדים לתאונה וקבע כי המערער לא נצמד לימין הדרך אלא נסע באופן שהקלטרת חרגה לנתיב הנגדי. לא מצאנו מקום להתערב בממצאיו אלו של בית משפט קמא, אשר מבוססים על ניתוח מדוד ושקול של כל הראיות, והסברי בוחני התנועה. אנו גם לא מסיקים את שהסנגור הסיק מהראיות שהובאו בפני בית המשפט קמא:

בת/99, שהוא דו"ח הבוחן דרעי (ע"ת/1), אשר נערך על סמך ממצאים בזירה ואף ניסוי שדה ראיה, ניתח הבוחן את הממצאים שבשטח, לרבות האופן בו ניזוק האוטובוס, והגיע למסקנה כי המערער נסע במהירות של 77 קמ"ש (בעוד המהירות המותרת היא 60 קמ"ש), ונכנס לעיקול שמאלה כשהוא חורג לנתיב הנסיעה הנגדי, במצב שבו לנהג האוטובוס שבא ממול לא נותר מספיק זמן תגובה להמנע מהתאונה. על סמך הממצאים שבזירת התאונה, ובכללם אלו על גבי האוטובוס והמשאית עצמה, הבוחן שלל את האפשרות שהמערער נצמד לימין הדרך בנתיב נסיעתו, וקבע כי נהג האוטובוס נסע לכל הפחות במרכז הנתיב שלו, או ימינה מכך, ובכל מקרה לא נצמד לנתיב ההפרדה או חרג לנתיב הנגדי של המערער [עמ' 8 סעיף כב].

בניגוד לטענת ההגנה, במהלך עדותו של הבוחן בבית המשפט לא חזר בו הבוחן מקביעותיו אלו. אכן, הסנגור הניח תיזה מסויימת לבוחן ולפיה אילו נהג האוטובוס היה נוסע במרכז הכביש, אז התאונה לא היתה מתרחשת גם אם יש חדירה של הקלטרת לכביש, והבוחן השיב לכך בחיוב [עמ' 156 בפרוטוקול], אולם מדובר בהוצאת דברים מהקשרם, שהרי הבוחן הבהיר מיד לאחר מכן כי גם אם נהג האוטובוס היה נוסע במרכז נתיבו או אפילו מעט ימינה יותר, הוא לא יכל היה למנוע את התאונה [פרוט' עמ' 156 ש' 5 ואילך], ובהמשך הסביר זאת שוב ושוב.

אכן, הבוחן דרעי מצא והעיד כי במהירות שבה נסע המערער, ואף אם היה נוסע במהירות המרבית המותרת לו [60 קמ"ש], עדיין היתה התאונה מתרחשת, כיוון שבמהירות המותרת לא יכול היה להצמד לימין הדרך, הקלטרת עדיין היתה חורגת מנתיב נסיעתו, ומהירות התגובה של נהג האוטובוס לא היתה מספקת כדי לנסות ולהימלט.



ההגנה ביקשה לראות בכך היעדר קשר סיבתי בין מהירות הנסיעה לתאונה. ואולם, הבוחן הבהיר היטב, וכך גם קבע בית המשפט קמא, כי אילו היה המערער עוצר את נסיעתו או מתאימה לתנאי הדרך עד כדי נסיעה ממש איטית, הוא כן היה יכול להצמד לימין הדרך ולהמנע מחריגת הקלטרות לנתיב הנגדי, או לכל הפחות לעצור בצמוד לימין הדרך, ולהמתין לרכב ליווי צמוד שייסע לפניו; ומכאן המערער התרשל רשלנות רבתי בכך שלא התאים את מהירות נסיעתו לתנאי ותוואי הדרך, ולאבדן הקשר עם נידת המשטרה, ובמיוחד שמדובר בנהג מקצועי כפי שהעיד המערער על עצמו, וכשהוא מודע לעבודות שנעשות בדרך ולתוואי הכביש. בענייננו לא רק שהמערער לא התאים את מהירות ואופן נהיגתו לתנאי הדרך, אלא שהוא נהג מעבר למהירות המותרת. נציין כי גם מומחה ההגנה, מר דורון פת (ע"ה/5), העיד כי בתנאי נסיעתו של המערער לא היתה לו ברירה אלא לחרוג לנתיב הנגדי.

הסתמכות בית המשפט קמא על ממצאיו של הבוחן דרעי, ומתן משקל מכריע לעדותו זו, ואימוץ מסקנותיו, תוך שילוב עם ממצאי בוחנים אחרים, מבוססים היטב, ואין כל מקום להתערב בהם.

15. אשר לטענת המערער לפיה היה על נהג האוטובוס לצפות את התנהגותו הרשלנית של המערער ולסטות ימינה מבעוד מועד, הרי מוטב היה שלא נטענה.

הגם שבעבירות של רשלנות יש לבחון האם רשלנותו של האחר הביאה לניתוק הקשר בין רשלנות הנאשם לתוצאה, הרי שבמקרים של תאונות דרכים הכלל הוא שאין בעצם רשלנותו של האחד כדי להביא לניתוק הקשר הסיבתי בין התנהגות הנאשם לבין אירוע התאונה, ויש לבחון האם אדם מן היישוב היה צריך לצפות את אותה התנהגות רשלנית של הנאשם [ראו: רע"פ 6655/04 מנקר נ' מדינת ישראל (6.9.2004)]. רק במקרים חריגים של רשלנות מרחיקת לכת של הצד האחר, יתכן והנאשם הפוגע ישוחרר מאחריותו [ע"פ 737/81 ג'אבר נ' מדינת ישראל, פ"ד לו(1), 604 (1.2.1982)].

הטענה לפיה היה על נהג האוטובוס להצמד לימין הדרך, לשמור מרחק מהמשאית שלפניו ו"לברוח" ימינה כדי להמלט מהקלטרות הבולטת למסלולו, כאילו זו הסיבה לתאונה, משיתה על הנפגע את חובת הזהירות, במקום על הפוגע. אין זה תפקידו של הנפגע להימנע מהפגיעה ואין לומר על מי שלא הספיק או לא ראה את הפגיעה המתקרבת אליו, כמי שתרים בכך להתרחשות התוצאה. במקרה שלפנינו, נכונים הדברים שבעתיים נוכח הממצאים לפיהם נהג האוטובוס כלל לא חרג ממרכז נתיב נסיעתו, ולא הוכח כי התרשל באופן אחר.

בשונה מטענת המערער, בית המשפט קמא כן קבע בהכרעת דינו כי קיים קשר סיבתי בין העדר הסימון לתאונה ואף התייחס לכך במסגרת הצטברות מחדליו של המערער [עמ' 27-28 בהכרעת הדין]. כפי שנקבע, בהעדר סימון וליווי צמוד, לנהג האוטובוס לא היתה כל דרך מבעוד מועד לדעת כי המערער נוהג רכב עם מטען החורג לנתיב נסיעת האוטובוס. אדרבא, למערער היתה חובת זהירות מוגברת לצפות את חוסר ידיעתו המוחלט של נהג המגיע ממולו לכלל נתונים אלה, וכך גם לצפות כי נהג זה לא ייצמד באופן דווקני וקיצוני לצידו הימני של הנתיב.

בעניין זה, נציין כי במהלך הטיעונים לעונש בבית משפט קמא, ביקשה ההגנה להגיש דו"ח של משרד התחבורה ונטען כי בדו"ח זה ישנם ממצאים לגבי נהג האוטובוס. בית המשפט דחה בקשה זו, ובהודעת הערעור שלפנינו הלן המערער גם כנגד החלטה זו, וטען כי יש בתחקיר זה מסקנות כנגד נהג האוטובוס. במהלך הדיון נטש הסגור טענה זו, וטוב שכך.

16. טענה נוספת שהעלה המערער היא שהוכנס לקטע הכביש עם מטען חורג ובניגוד לרצונו. טענה זו נדחתה על ידי בית משפט קמא, ולטעמנו תוך התבססות כדבעי על העובדות שנקבעו, ובדין קביעת בית משפט קמא.



המערער אישר שידע כי הוא נכנס בזמן אמת לאזור עם עבודות בכביש. הדברים עולים במפורש גם מעדותו של המערער בבית משפט קמא, לפיה הכיר את הכביש, נסע בו אפילו כמה ימים קודם לתאונה. המערער בעצמו אישר כי "לא היתה בעיה לנסוע בכביש הזה בלי לבלוט לנתיב השני... אין קושי עם הכביש." [פרוט' עמ' 392] והוא לא טען אף לרגע כי נכפתה עליו הנסיעה ללא רצונו. אדרבא, הוא גם העיד כי בעצמו לא ביקש ליווי, וכי "אני הנהג ברכב ואני אחראי על הנהיגה ברכב הכבד הזה עם כל מה שהוא מוביל". לטענתו, היה אחראי לבדוק את הנספח לרישיון הכולל את תנאי הרישיון אולם לא היה נספח שכזה [שם]. טענה זו בדבר העדר נספח לרישיון, נדחתה על ידי בית המשפט קמא, וזאת לאחר שהנספח הוצג ואינו עוד במחלוקת.

המערער הינו נהג מקצועי, הנוהג במשאית כבדה מזה 40 שנים. כפי שקבע בית המשפט קמא, המערער לא הוכשל על ידי אחרים, לא על ידי גורמים בחברה נאשמת 1 ולא על ידי גורמי המשטרה. המערער בעצמו אישר בעדותו בבית המשפט כי האחריות הבלעדית היא שלו, כמי שנהג ברכב וכי לא הוכשל על ידי אחרים, ובלשונו "לא שלחו אותי להתאבדות. אין לי שום טענות כלפי מי מבעלי התפקידים בחברה... אני יודע יותר טוב ממנו [מקצין הבטיחות - א.ב.ג.]. אני יודע מתוקף התפקיד שלי 40 שנה ולמדתי הכל ואני יודע לגלות תקלות, אני יודע כמו קצין בטיחות." [פרוט' עמ' 387].

17. טענה מרכזית שהעלה המערער התבססה על קביעתו העובדתית והמשפטית של בית המשפט קמא כי רכב הליווי המשטרה היווה ליווי תעבורתי כנדרש ברישיון הרכב של המשאית ובנספח תנאי הרישיון הנוגע למשא חורג. לטענת ההגנה, התנתקות רכב הליווי המשטרה מהשיירה, תוך איבוד קשר עין עם המערער, הוא שהביא לכך שהאוטובוס לא היה ער לחריגת המטען לנתיב נסיעתו ולא הסיט עצמו בזמן ימינה.

בית המשפט קמא ביסס קביעתו בדבר היותו של רכב הליווי המשטרה גם לצורך ליווי התעבורתי, על פקודת המבצע ת/4 שהגדירה את "זירת הפעילות" ככוללת את כבישי ישראל, ולא הבחינה בין ליווי אבטחה לליווי תעבורתי. בית המשפט קמא קבע כי שוטרים הם שוטרים בכל מקום, וכי לא נאמר למפקד המבצע שאינו אחראי על הפן התעבורתי, ואף השוטרים העידו שאם היו נתקלים במפגע בכביש היו פועלים כשוטרים. על כן, קבע בית המשפט קמא כי יש לקבוע כהנחת מוצא שהשוטרים אחראים על התעבורה אלא אם נאמר להם אחרת. מכאן, הסיק בית המשפט קמא וקבע כי "ליווי השיירה שבוצע על ידי משטרת ישראל, הוא הליווי הנדרש בהתאם לתקנות התעבורה ורישיון הרכב בו נהג הנאשם, ובכך למעשה מילאה משטרת ישראל עבור הנאשם ומבחינתו את חובת הליווי הנדרשת כאמור... מתוקף האמור הרי שהיה על רכב הליווי המוביל לנהוג באופן המתבקש מעצם היותו רכב ליווי למטען חורג, ובכלל זה להתאים את מהירות נסיעתו למהירות נסיעת המשאיות, ולאפשר קשר עין בין כלל כלי הרכב בשיירה, הכל בסייג ובכפוף לרשלנותו של הנאשם כפי שיובהר." [סעיף 108 בהכרעת הדין].

עם זאת, בית המשפט קמא קבע כי אין בעובדה שרכב הליווי המשטרה התנתק מהשיירה קדימה, ואיבד קשר עין עם המערער, כדי לקבוע שהשוטרים ברכב הליווי היו אחראים לתאונה, ובוודאי שלא באופן המנתק את אחריותו של המערער.

קביעתו של בית משפט קמא לפיה רכב הליווי המשטרה שימש גם כרכב ליווי תעבורתי כנדרש ברישיון רכב המוביל ובנספח, אינה נקייה מספקות. במאמר מוסגר, ולמעלה מן הצורך יוער כי ניתן ואף ראוי להסיק אחרת גם מעדויות שהונחו בפני בית המשפט קמא, כמו גם מפקודת המבצע ואף מהוראות הדין עצמם.



ראשית, מפקד המבצע סנ"צ אבי לוי העיד כי ההגדרה לרכב הליווי המשטרתי היתה לליווי אבטחתי להגנה מפני מפרי סדר ולא לליווי תעבורתי, וכי אין לשוטרי יחידת יואב הכשרה בנושא ליווי מטען חורג [פרוט' עמ' 77]. כך גם רפ"ק יהודה מתוק, קצין הבטיחות במבצע העיד כי הליווי נועד לאבטחה ופקודת המבצע עוסקת באופן פוזיטיבי באבטחה ולא בתעבורה. פקד אורן ממן, מפקד הצוות ביחידת יואב, העיד שליווי האבטחה תוכנן במקור עד מחלף אשדוד בלבד ולא עד ליעדה הסופי של השיירה במושב נווה ימין; ושוטרי הליווי עצמם העידו שהתדריך שקיבלו כלל אחריות להובלת הכלים כדי למנוע פגיעה בהם במקטע מסויים.

קביעתו של בית המשפט קמא מבוססת על הנחות ערכיות ולפיהן שוטר הוא שוטר. ואולם, מהעדויות ומהוראות החוק ורישיון הרכב והנספח, עולה כי קיים שוני בתכלית שתי פעולות הליווי, ובכל מקרה אין בהגדרת תפקידו של שוטר, ככזה, כדי לענות מניה וביה על דרישות הליווי התעבורתי המפורטות ברישיון הרכב ובנספח. בשונה מיחידת יואב, העוסקת באכיפת דיני המקרקעין, משטרת התנועה מהווה גורם מקצועי ומתמקצעת גם ביכולתה לזהות מפגעים מראש. העיד על כך קצין הבוחנים א' ברמי [ע"ת/3], כי כי "המטרה פה לא היתה ליווי תעבורתי או לשמש כרכב מלווה ... הנאשם והחברה היו מחויבים בליווי מקדימה ואחורה כי זה היה מטען חורג והם לא ביצעו... האבחנה בין ליווי תעבורתי וליווי אבטחתי היא לא אבחנה מלאכותית כפי שבית המשפט תאר אותה אלא היא עובדתית וגם על פי חוק. הגדרת התפקיד שלהם הוא שונה והם לא ביצעו פה ליווי." [פרוט' עמ' 374 ואילך]. העד א' ברמי העיד עוד כי הליווי התעבורתי הוא עניין מקצועי ששוטרי משטרת התנועה הארצית מתמקצעים בו; וכי לשם ליווי תעבורתי יש צורך בהגשת בקשה מתאימה ללשכת התנועה והגדרת צרכי הליווי, וכי במקרה זה לא התבקש היתר מיוחד ולא היה ליווי תעבורתי.

הנה, בעוד שהליווי האבטחתי נועד למנוע פגיעה ברכבי השיירה, ועל כן הסתכלותו היא למרחק ולצדדים, לחפש אחר איומים, ומכאן גם שסביר כי דווקא יבקש לנסוע קדימה ולאתר סכנות פוטנציאליות בצידי הדרך; הליווי התעבורתי מסתכל על הדרך עצמה ונדרש להיות צמוד ממש, כנדרש בהוראות הרישיון והנספח, וזאת כדי להתריע בפני נהגים על הסכנה המתקרבת, ולסמן להם את המשא החורג המסוכן. כפי שאף העיד על כך המערער עצמו "אני יודע שהמטרה של הליווי הזה הוא ליווי תנועתי משוקת עד כביש 6. תנועתי זה לשמור על התנועה, לפלס את הדרך לפנינו ולהזהיר נהגים ולהזיז אותם..." [פרוט' עמ' 396].

כך או כך, על אף האמור, גם בהינתן קביעת בית משפט קמא כי חובת קיומו של של רכב ליווי מולאה, עדיין עצם נסיעתו של המערער שלא בהתאם להוראות תקנות הבטיחות, הרישיון והנספח הכוללים את תנאי הרישוי, ובכלל זה הצורך בליווי תעבורתי צמוד כל הזמן, ליווי שבעצמו משולט ומסומן, מהווה התרשלות בפני עצמה. על כן, אנו מקבלים את מסקנתו של בית המשפט קמא כי גם אם רכב הליווי המשטרתי התרשל בכך שנסע קדימה (ואינו קובעים זאת), הרי שאין בכך כדי להפחית מרשלנותו של המערער או לתרום להתרחשות התאונה. יתרה מכך, וכפי שקבע גם בית משפט קמא [פסקה 130 בהכרעת הדין], גם אם המערער הניח כי רכב המשטרה מהווה עבורו ליווי תעבורתי, הרי שמשראה כי רכב המשטרה מתרחק ואינו בקשר עין עמו, ואף אינו ממלא ייעודו לנסוע לפני המשאית "ולדאוג להזיז את המכוניות שבאות ממול לימין" [עדות המערער, פרוט' עמ' 386], הוא היה מחוייב לעצור את נסיעתו ולהצמד לימין הדרך באופן שהקלטרת אינה חורגת למסלול הנגדי. כך, גם העובדה שהמשטרה לא עשתה שימוש בסמכותה להורות למערער להפסיק את הנסיעה עד שיפורק המטען החורג, אינה גורעת מאחריותו של המערער לנהוג לפי כל חיקוק [ראו תקנה 89(א) בתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961].



18. המערער ביקש לגרוע מאחריותו גם בשל רשלנותם של מעסיקיו. בית המשפט קמא דחה גם טענה זו, וקבע, בצדק, כי רשלנותם של מעסיקיו של המערער, לרבות שאפשרו לו להעמיס את הכלים כפי שהעמיס, לנסוע ללא שילוט וסימון וללא ליווי תעבורתי - כל אלה אינם גורמים מאחריותו של המערער לאופן נהיגתו ושליטתו במשאית. קביעתו של בית המשפט קמא נעוצה היטב ומבוססת הן על קביעות עובדתיות, ולא פחות מכך על עמדה ערכית ראויה, שהרי בסופו של יום, המערער הוא האחראי לנסיעתו ולאופן שבו הוא נוהג, זאת כאשר המערער הוא שאוחז בפועל במושכות - בהגה - ונוהג ברכב עם מטען חורג, ללא כל אמצעי המתחייב בחוק והמתריע על אותו סיכון כלפי שאר המשתמשים בדרך; והדברים נכונים ביתר שאת לאחר שהמערער בעצמו טען ביהירות שהוא יודע איך להתנהל, יותר טוב מקצין הבטיחות [פרוט' עמ' 387].
- נוכח כל אלה, מקובלת עלינו קביעת בית המשפט קמא כי המערער אינו יכול לחלוק עם אחרים את אחריותו לתאונה, וכי נסיונו להטיל את האחריות על כל גורם אחר פרט לעצמו - נהג המשאית שהוביל את המטען וגרם בנהיגתו לתאונה, הוא נסיון כושל שיש לדחותו בשתי ידיים; שכן אין במחדליהם של הנאשמים האחרים כדי להקהות את חלקו של המערער כאחראי באופן מלא לתאונה.
- משכך, אנו דוחים את ערעורו של המערער כנגד הכרעת הדין. הערעור על גזר הדין
19. הלכה היא כי ערכאת הערעור אינה גוזרת מחדש את דינו של מערער, וכי התערבותה בעונש שנגזר תיעשה בנסיבות חריגות שבהן נפלה טעות בולטת בגזר הדין, או כאשר העונש חורג באופן קיצוני ממדיניות הענישה הנוהגת במקרים דומים.
- שלוש נקודות עיקריות בטיעוניו של המערער: הראשונה, מכוונת כלפי אופן קביעת מתחם העונש ההולם; השניה - דרגת רשלנותו של המערער, ביחס לעצמו וביחס לאחרים והשפעתה על קביעת המתחם; והשלישית - בתוך מתחם העונש ההולם - נסיבות אישיות של המערער ושיקולים של אחידות הענישה.
20. אשר לאופן קביעת מתחם העונש ההולם, נציין כי אין זה מדרכה של ערכאת הערעור לקבוע מתחם עונש הולם, אלא שהיא מתמקדת בתוצאה העונשית הסופית של גזר הדין, ואף אם נמצאו פגמים כלשהם באופן יישום מנגנון הבניית שיקול הדעת בענישה, אין בכך, כשלעצמו, להצדיק התערבות בגזר הדין ככל שהתוצאה הסופית סבירה [השוו ע"פ 7172/21 דאהר מדינת ישראל (31.1.2023) פסקה 42].
- לטענת המערער העונש המרבי שיכל בית המשפט קמא לגזור על המערער היה שלוש שנות מאסר בפועל בלבד. דין טענה זו, כפי שיבואר להלן, להידחות.
- הגם שהמערער הורשע בשמונה עבירות של גרימת מוות ברשלנות אין מחלוקת שמדובר במקרה שלפנינו באירוע אחד ועל כן חלים סעיפים 40ג(א) ו- (ג) בחוק העונשין המורים כי -
- "40ג. (א) הרשיע בית המשפט נאשם בכמה עבירות המהוות אירוע אחד, יקבע מתחם עונש הולם כאמור בסעיף 40ג(א) לאירוע כולו, ויגזור עונש כולל לכל העבירות בשל אותו אירוע.
- (ב) ...
- (ג) בגזירת העונש לפי סעיף זה, יתחשב בית המשפט, בין השאר, במספר העבירות, בתדירותן ובזיקה ביניהן, וישמור על יחס הולם בין חומרת מכלול המעשים ומידת אשמו של הנאשם לבין סוג העונש, ואם גזר עונש מאסר - לבין תקופת המאסר שעל הנאשם לשאת."
- לטענת ההגנה, רומו של מתחם העונש ההולם הוא לכל היותר ברף המרבי של עבירה אחת של גרימת מוות ברשלנות, וזאת בהתאם לסעיף 186 בחסד"פ המורה כי "בית המשפט רשאי להרשיע נאשם בשל כל אחת מן העבירות שאשמתו בהן נתגלתה מן העובדות שהוכחו לפניו, אך לא יענישנו יותר מפעם אחת בשל אותו מעשה". לטענת הסנגור, התייחסות בית המשפט רק לשאלת ריבוי הקורבנות, משמעו ויתור על המבחן הצורני-עובדתי, לפיו נבחן האם ניתן להפריד בין פעולות שבוצעו באירוע, והותרת השיקול לפי המבחן המהותי-מוסרי בלבד.



לטעמנו, צדק בית משפט קמא בכך שקבע כי מדובר באירוע אחד הכולל מספר מעשים, כמספר הקורבנות, וכפועל יוצא מכך גם הרשעתו של הנאשם בשמונה עבירות של גרימת מוות ברשלנות.

תכליתו של סעיף 186 בחסד"פ למנוע ענישה כפולה בגין אותו מעשה. עם זאת, המונח "מעשה" אינו מכון דווקא למעשה הפיזי של הפוגע, אלא הוא מוכרע כאמור על פי אמות מידה ערכיות. ממילא, מקום שייקבע כי האירוע כולל מספר מעשים, לא יהיה בסעיף 186 בחסד"פ כדי להגביל את העונש המרבי הנובע כאמור מהגדרה של האירוע כמעשה אחד.

הפסיקה שקדמה לתיקון 113 פיתחה מבחנים לצורך סעיף 186 בחסד"פ, שתכליתם הבחנה בין מעשה אחד למספר מעשים, והם המבחן הצורני-עובדתי העוסק באפשרות לבדוד כל מעשה בנפרד, והמבחן המוסרי-מהותי, הבוחן את הערכים המוגנים שנפגעו ומהותם. נפסק, כי סעיף 186 בחס"פ אינו מוגבל רק לעבירות בהן היסוד הנפשי הוא של מחשבה פלילית, גם אם לגבי יישומו בעבירת רשלנות נדרשת זהירות [רע"פ 4157/06 פלוני נ' מדינת ישראל (25.10.2007); ע"פ 4089/07 סייף נ' מדינת ישראל (6.5.2010); ע"פ 9826/05 מחאג'נה נ' מדינת ישראל (9.7.2008)].

בע"פ 4910/13 ג'אבר נ' מדינת ישראל (29.10.2014) נקבע כי ההכרעה ביחס לשאלה האם אירוע אחד יכול מעשה אחד בלבד או שאותו אירוע יכול מספר מעשים, תיבחן תוך שימוש במבחנים שנקבעו ביחס לסעיף 186 בחסד"פ; כאשר בעבירות כלפי גוף האדם יינתן משקל רב ועיקרי למבחן המהותי-מוסרי, העוסק בשאלות שבמהות - מספר הקורבנות, הנזק שהסבה התנהגות העברייני, האינטרסים החברתיים שנפגעו כתוצאה מהתנהגותו וכיוצא בזה ובשים לב לאינטרס "ההגנה על כל פרט ופרט בחברה כאישיות מוסרית האחראית למעשיה" [שם, פסקאות 29 לפסק דינו של השופט דנציגר ופסקה 19 לפסק דינה של השופטת ברק ארז].

במבחן המוסרי-מהותי, יש לתת משקל להכרה בקדושת חיי האדם, ועל כן, מקום בו הנזק נגרם למספר קורבנות, שאז מדובר בנזקים נפרדים שהמחוקק ביקש למנוע כל אחד מהם בנפרד, וראוי להתייחס אליהם כאל מעשים נפרדים [ראו גם: ע"פ 8748/08 ברכה נ' מדינת ישראל (10.10.2011)]. הדברים מתיישבים היום גם עם לשונו של סעיף 40ג(א) בחוק העונשין הנוקט במונח "עונש כולל" ולא בהכרח עונש "אחד" כלשונו של סעיף 186 בחסד"פ [ראו גם: נ. דגן ור. קנאי, "ריבוי עבירות: אתגרים והצעת פתרונות לאור עקרון ההלימה" ספר אדמונד לוי 613, 643 (אוהד גורדון עורך 2017)]. על כן, במקרים של ריבוי קורבנות בנפש, הנטייה תהיה לראות בכל אחד מהם כמושא מעשה נפרד.

כך בענייננו - יש לתת משקל להכרה בקדושת חיי האדם של כל אחת מהמנוחות. במובן זה, עצמת הפגיעה בערך המוגן היא הגבוהה ביותר.

לצד זאת ניתן לשקול גם את מידת אשמו של המערער, שבמקרה של עבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות, נבחנת בשים לב לדרגת הרשלנות [ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל (16.11.2009)].



לטעמנו, צדק בית המשפט קמא כשקבע כי רשלנותו של המערער היתה חמורה בדרגה הגבוהה ביותר: רשלנות זו באה לידי ביטוי עוד ערב קודם לתאונה כשהושמה באופן פרוביזורי הפלטה על גבי המשאית, והוסעו הכלים הכבדים מאזור המרכז לאזור הדרום, ונמשכה בעת העמסתם של הכלים שוב ביום התאונה, באופן החורג מהיתר ההעמסה [שהיתר העמסת שני כלים בלבד ולא ארבעה], מה שהוביל להעמסת הכלים באופן בולט. למרות כל זאת, לא דאג המערער לשילוט מתאים, לסימני אזהרה, ולא פחות חשוב, שלא לנסוע ללא ליווי צמוד כנדרש בהיתר, לא כל שכן במהירות המותרת. המערער שם עצמו מומחה מקצועי יותר מקצין הבטיחות בהיותו נהג מקצועי, וכל זאת כאשר הוא נוהג על רכב השוקל עשרות טונות ועליו מטען חורג חד וקטלני כשלעצמו, והפגין בהתנהלותו הלך נפש של בטחון מופרז, זלזול ויהירות, תוך התעלמות מחובת הליווי הצמוד אפילו יום קודם לאירוע [עמ' 56 בהכרעת הדין]. רשלנותו של המערער המשיכה ביום האירוע כשנהג ברכב, כשעליו משא מסוכן בהיקף כפול מהמותר על פי תנאי הרישיון והנספח, המונח על פלטה שחוברה באופן פרוביזורי למשאית, ללא סימון רכיבי המטען החורג כנדרש, בניגוד לתנאי רישיון הרכב, במהירות מופרזת ביחס לזו המותרת ברישיון הרכב, ותוך ניתוק קשר עין עם רכב ליווי; והכל באופן שאינו מאפשר נסיעה ללא סטייה של המטען החורג לתוך הנתיב הנגדי. הגם כל אלה, העובדה כי המערער, בנקודת הזמן שבו ניתק הקשר עם רכב המשטרה, כשאר שום סימן לנהגים הבאים ממול, לא עצר את רכבו בצד הדרך באופן שהמשא אינו חורג לנתיב הנגדי, ותחת זאת בחר דווקא להאיץ מהירות נסיעתו, בעיקול שמאלה באופן שבו אין לו אלא להביא לחריגת הקלטת לנתיב הנגדי, ללא סימון ואזהרה לבאים ממול, מבטאת התנהגות מזלזלת, בוטה ומתמשכת בהוראות הבטיחות. כפי שפורט לעיל, בית המשפט קמא צדק גם בקביעתו כי "חלקו של הנאשם בביצוע העבירה מהותי, מלא ומוחלט" [הדגשה במקור - א.ב.ג.].

נוכח האמור, השילוב של עצמת הפגיעה הרבה בערכים המוגנים ביותר, ביחד עם דרגת רשלנות גבוהה ביותר, כשהתוצאה היא תוצאה מזעזעת שהיה על המערער לצפותה, בהתנהגותו הרשלנית המתמשכת, האטומה והמזלזלת, מחייבת לטעמנו, בוודאי לפי המבחן המוסרי-מהותי, קביעה כי מדובר במספר מעשים כמספר הקורבנות, וממילא אין בסעיף 186 בחסד"פ כדי להגביל את העונש המרבי לעונש של עבירה אחת. מטעמים אלה, צדק לטעמנו בית המשפט קמא כשקבע את מתחם העונש ההולם בשים לב לריבוי העבירות והמעשים; ועל כן העונש המרבי שניתן לגזור על המערער הוא מכפלת העונשים המרביים של כל עבירה במספר הקורבנות, דהיינו עונש מרבי של 24 שנות מאסר בפועל.

נוכח כך, אין ללמוד מהמקרה אליו הופנינו על ידי הסנגור, אשר נדון בעפ"ג (ב"ש) 379-04-15 ויצמן נ' מדינת ישראל (16.7.2015), שם נקבע כי למרות מותם של 4 בתאונת דרכים שנגרמה בשל רשלנותו של נהג אוטובוס, העונש המרבי הוא 3 שנות מאסר. הנימוק העיקרי של בית המשפט המחוזי באותו מקרה היה מידת הרשלנות של נהג האוטובוס, שלא היתה גבוהה ונעדרה נסיבות לחומרה. כאמור, אין המקרה דומה לענייננו. 21. הגם שהענישה היא אינדיבידואלית, הכלל הוא שהעונש בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, בתאונות דרכים קטלניות, נגזר בעיקר מעקרונות קדושת החיים ועצמת הרשלנות שהביאה לגדיעתם, ובכך מתקיים כלל ההלימה הבוחן את חומרת המעשה בנסיבותיו ביחס למידת האשם של הנאשם. הנסיבות האישיות נסוגות בדרך כלל למול הצורך בהרתעה המשקפת את הצורך להגן על חייהם של משתמשי הדרך. ונזכיר לעניין זה את הוראות עונש המינימום שבסעיף 64 בפקודת התעבורה שאף היא נובעת מעקרון קדושת החיים [השוו: רע"פ 2996/13 נ"א וואח' נ' מדינת ישראל (13.8.2014) והאזכורים שם].

מתחם העונש ההולם שקבע בית המשפט קמא (4 עד 10 שנות מאסר), רחב מדי לטעמנו והוא עלול לרוקן מתוכן את תכלית החוק כשהוא מותיר מקום למשקל רב מדי של נסיבות שאינן קשורות לביצוע העבירה [השווה: ע"פ 1323/13 חסן נ' מדינת ישראל (5.6.2013); ע"פ 1077/22 קאדר נ' מדינת ישראל (1.6.2022)]. עם זאת, העונש שנגזר בסופו של דבר על המערער סביר והולם את מדיניות הענישה הנוהגת במקרים של תאונות דרכים קטלניות עם ריבוי קורבנות.

ראו למשל עפ"ת (מרכז-לוד) 36269-06-21 לייבמן נ' מדינת ישראל (18.10.2021) שם נדון נהג אוטובוס שהורשע בארבע עבירות של גרימת מוות ברשלנות ועבירות נוספות, ברשלנות שהוגדרה כגבוהה, אושר מתחם עונש הולם שבין 3 ל- 5 שנות מאסר ונגזר דינו של הנהג ל- 4.5 שנות מאסר בפועל.



ברע"פ 698/14 אלג'בור נ' מדינת ישראל (25.3.2014) נדון עניינו של נהג משאית שנהג במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך וגבוהה מן המותר, וגרם בסטייתו של המשאית לנתיב הנגדי למותם של חמישה בני משפחה. תחילה גזר בית המשפט לתעבורה עונש של 5 שנות מאסר נוכח דרגת רשלנות גבוהה ולחומרת התוצאה, אולם בית המשפט המחוזי הפחית את העונש ל- 4 שנות מאסר בפועל לאחר שנקבע כי רמת הרשלנות שהתגלתה בהתנהגות נהג המשאית היתה חמורה פחות מזו שנקבעה תחילה, אך עדיין היתה "ניכרת מאד", ולפחות רשלנות ש"אינה מבוטלת" [ע"פ (ב"ש) 1581-08-13]. בית המשפט העליון אישר את פסיקתו של בית המשפט המחוזי וקבע כי רשלנותו של נהג המשאית ותוצאותיו הקשות של המקרה מצדיקות את העונש.

בעפ"ת (חי') 6532-03-12 גאנן נ' מדינת ישראל (17.6.2012) נדון עניינו של נהג אוטובוס שגרם ברשלנות למותם של חמישה נוסעים. הרשלנות התבטאה בהפנייתו של הנהג את מבטו לנוסעת שישבה מאחוריו ועל כן לא הבחין במשאית שעצרה בשולי הדרך והתנגש בה, ולאחר שנקבע כי ההתרשלנות לא היתה בדרגה גבוהה, נגזר על המערער עונש של 4.5 שנות מאסר בפועל ופסילת רישיון נהיגה לתקופות ארוכות לצד עונש מאסר על תנאי. ונזכיר, כי מדיניות הענישה הנוהגת היא רק אחד השיקולים המשפיעים על קביעת מתחם העונש ההולם; אולם נוכח ריבוי תאונות הדרכים הקטלניות, המתרחשות כמעט מידי יום ביומו וגובות את חייהם של קורבנות רבים, נדרשת מדיניות ענישה מחמירה לשם הרתעת הרבים מפני ביצוע עבירות תעבורה ומפני נטילת סיכונים בלתי סבירים אשר יש בהם כדי לסכן חיי אדם [ראו למשל: ע"פ 4908/18 אל עסייו נ' מדינת ישראל (7.11.2019); ע"פ 360/07 וייסמן נ' מדינת ישראל (24.6.2007)].

במקרה שלפנינו, ההרתעה והגמול מתבקשים גם נוכח שהרשלנות אינה רגעית, במהלך נסיעה שגרתית, אלא התאונה היא בין היתר תוצאה של זלזול מתמשך בהוראות הדין עוד קודם לתחילת הנסיעה ואי קיום הוראות הדין במהלכה, והדברים מקוממים עוד יותר שעה שמדובר בנהיגה מקצועית של מוביל משא מסוכן. מנהג מקצועי כמו המערער נדרשת רמת זהירות גבוהה במיוחד וכבר נפסק בעניין דומה כי "כל רשלנות בנהיגה ברכב כבד, כשלעצמה, היא חמורה. שכן, זהו כלי קטלני, שפגיעתו עלולה לגרום לתוצאות קשות ביותר, והוא מחייב את הנוהגים בו לנהוג ברמה מקצועית גבוהה ובזהירות מיוחדת" [רע"פ 698/14 אלג'בור נ' מדינת ישראל (25.3.2014)].

22. אשר ליתר השיקולים, לרבות הנסיבות האישיות של המערער - לא מצאנו כל טעות במאזן השיקולים של בית המשפט קמא, אשר שקל את מכלול השיקולים, לרבות תעסוקתו של המערער והטרגדיות שפקדו את משפחתו מאז האירוע.

בית משפט קמא שקל את כלל השיקולים הרלוונטיים, איזן ביניהם וגזר את דינו של המערער לעונש שאכן הוא עונש חמור, אולם כאמור הוא עונש ההולם את תוצאותיה הקטלניות של רשלנותו הגבוהה של המערער, ובוודאי שאין לומר כי העונש חורג באופן קיצוני ממדיניות הענישה הנוהגת והראויה.

הטענות לגבי רשלנותם של הנאשמים האחרים ואף מחדל רכב הליווי המשטרתי, אינן מצדיקות התערבות. אדרבא, כאמור, בית המשפט אף הקל עם המערער כשקבע, כי הליווי המשטרתי שנועד לאבטחה, שימש בפועל גם כליווי תעבורתי הנדרש לפי הרישיון, קביעה שכאמור אינה נקייה מספקות.

התרשמנו גם שבית המשפט קמא נתן משקל ראוי לחלוף הזמן, ולהעדר נטילת אחריות מצד המערער. אמנם, כפירה באשמה וניהול משפט על ידי נאשם לא יזקפו לחובתו [סעיף 40א(6) בחוק העונשין], אולם נאשם כזה לא יזכה להקלה בעונש הניתנת למי שנוטל אחריות ובכך מקל על סבלם של קורבנותיו. גם היום המערער אינו נוטל אחריות למעשיו, הוא עדיין משליך את החלק הארי של האחריות לתאונה על גורמים אחרים ועסוק בהשלכות התאונה עליו ועל משפחתו. המערער ממשיך לבצע עבירות תעבורה תוך כדי ההליך ואף לאחר גזר הדין, כפי שהדברים משתקפים מהרישום התעבורתי שהוצג לבית המשפט.



23. בחנו גם את טענת המערער לפגיעה בעקרון אחדות הענישה בשים לב לעונשו של נאשם 3, וגם בכך לא מצאנו עילה להתערבות בעונשו של המערער.
- נאשם 3 הורשע בעבירה אחת של גרימת מוות ברשלנות וזאת כיוון שבתפקידו כסמנכ"ל התפעול של החברה נאשמת 1, הוא נכח בהעמסת המשא החריג לפחות יום קודם וידע על חוסר היכולת להסיע את המשא, אלא כמשא חורג וחריג המחייב גם ליווי מיוחד, שלא התבצע כפי שנדרש בתנאי הרישיון. קביעה זו אכן מחייבת הלימה עונשית ביחס לעצמת הפגיעה בערך של חיי אדם. בית המשפט קמא גזר על נאשם 3 עונש של 6 חודשי מאסר בעבודות שירות [חלף עתירת המאשימה לעונש של 9 חודשי מאסר בעבודות שירות], ובגזר דינו של המערער, קבע כי עניינו "שונה בתכלית השינוי מעניינם של יתר הנאשמים ובין היתר כאמור הנאשם 3, אשר יוזכר הורשע בעבירה אחת של גרימת מוות ברשלנות, ולפיכך שיקול זה איננו מהווה שיקול להפחתה או התחשבות בעונשו של הנאשם".
- עקרון אחדות הענישה איננו חזות הכל והגם שהוא עקרון חשוב, הוא רק אחד משיקולי הענישה. מלאכת גזירת הדין אינה על פי נוסחה מתמטית ועקרון ההלימה מחייב גם התבוננות מידתית בין מעורבים שונים באותה פרשה, כל אחד לפי חלקו, תוך שמירה על יחס ביניהם ההולם את נסיבותיו של העניין [השוו: ע"פ 8281/16 טרביה נ' מדינת ישראל (1.8.2017)].
- עונשו של נאשם 3 נגזר במסגרת כוללת של הסדר טיעון שנזמק בשל קשיים ראייתיים ואיננו מקבלים את טענת ההגנה כי דווקא המערער "שהינו האחרון בשרשרת הפיקוד קיבל עונש חמור ביותר שעה שמנהלי החברה קיבלו עונשים מקלים משמעותית". אין לראות את הרשלנות כ"שרשרת פיקוד", וכאמור - רשלנותם של מנהלי החברה לא גרעה מאחריותו של המערער ומרשלנותו. נימוקו של בית המשפט קמא באשר לשוני המהותי בין נאשם 3 למערער מקובל עלינו, ומשנפרשה מלוא התשתית הראייתית בעניינו של המערער, קיים פער משמעותי לא רק בהיקף העבירות בהן הורשע כל אחד מהשניים, אלא גם במהות רשלנותם ובעוצמתה; כמו גם בנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה ובכלל זה העובדה שנאשם 3 נטל אחריות ולא ניהל את משפטו, ועל כן הוקל עונשו על ידי בית המשפט.
- לפיכך, לא מצאנו מקום להתערב ברכיב המאסר שבגזר הדין.
24. אשר לרכיב פסילת רישיון הנהיגה - המערער לא הרחיב בעניין זה בהודעת הערעור, אך במהלך הדיון טען הסנגור כי החל משנת 2019 המערער חזר לנהוג והוא נוהג עד היום.
- לא מצאנו כל טעות בהחלטת בית המשפט קמא בעניין זה. ההלכה היא כי גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים מחייבת הטלת עונש מאסר בפועל ופסילת רישיון נהיגה לתקופה ממושכת [ע"פ 6358/10 קבהא נ' מדינת ישראל (24.3.2011)]. הפסילה הממושכת, בוודאי כשהתאונה נבעה מרשלנות גבוהה ומתמשכת היא תוצאה ראויה, נדרשת וזו אף הפסיקה הנוהגת [השוו: רע"פ 4851/14 סיסו נ' מדינת ישראל (9.7.2014); עפ"ת (מרכז-לוד) 36269-06-21 לייבמן נ' מדינת ישראל (18.10.2021); עפ"ת (חי') 6532-03-12 גאנם נ' מדינת ישראל (17.6.2012)].
- מהרישום הפלילי שהוצג לנו עולה כי אף במהלך ההליך דנן, בעודו ממתיק לדיון בערעור, נהג המערער ברכב לא תקין שהוחלט לאסור את שימוש בו כיוון שהוא עלול לסכן את משתמשי הדרך. המערער הורשע בעבירה דומה גם במהלך ניהול ההליך, לאחר שרישיונו הושב לו. העובדה כי המערער ממשיך לבצע עבירות תעבורה מסוכנות, גם תוך כדי ההליך, מלמדת על חוסר הבנת אחריותו לבטחונם של יתר משתמשי הדרך. כפי שראינו, זלזולו של המערער בהוראות הבטיחות והתקנות, ואי שמירה על קלה כחמורה, הביאה להתרחשות התאונה ולתוצאותיה המחרידות. אדם כמו המערער אינו צריך לנהוג ברכב לתקופה הארוכה, בוודאי לא ברכב כבד.



סוף דבר

25. הרשעתו של המערער בדין יסודה.

המערער, נהג מקצועי על רכב משא שעליו מטען חורג וחריג, גרם ברשלנותו הרבה, רשלנות קשה ובוטה למותן של שמונה נשים שחזרו באוטובוס מתפילה בירושלים, לביתן בחורה ובסביבתה, ולא הגיעו ליעדן. מותה של כל אחת מהן הוא מוות קשה ומיותר אשר הביא סבל עצום למשפחתה. מותן של כל שמונת המנוחות יחדיו, והאופן בו מצאו את מותן האכזרי באבחת סכיני הקלטר, היא זוועה שמילים יתקשו לתאר, ופגיעה בלתי מתקבלת על הדעת למשפחתן ולקהילתן.

לאור עקרון ההלימה שהוא העקרון המנחה בענישה, והפגיעה הכה קשה וטרגית בעקרון קדושת החיים בנטילת חייהן של שמונת המנוחות, העונש שגזר בית המשפט קמא על המערער, נוכח רשלנותו הגבוהה ותוצאותיה המזעזעות והקשות של התאונה, גם אם איננו קל, הוא עונש בהחלט הולם, על כל רכיביו, ואין כל מקום להתערב בו. לפיכך, אנו דוחים את הערעור על שני חלקיו.

ניתן היום, כ"ד תמוז תשפ"ד, 30 יולי 2024, במעמד הצדדים.

יעל רז-לוי, שופטת, סגנית הנשיא - אב"ד

גאולה לוי, שופטת

איתי ברסלר-גונן, שופט