



## עפ"ת 5101/12/15 - עאדל עיסא נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

עפ"ת 5101-12-15 עיסא נ' מדינת ישראל  
לפני: כב' הנשיא אברהם טל - אב"ד  
כב' השופט יעקב שפסר  
כב' השופט ד"ר שמואל בורנשטיין  
המערער עאדל עיסא  
נגד  
המשיבה מדינת ישראל

### פסק דין

### פתח דבר

1. בפנינו ערעור על הכרעת הדין וגזר הדין של בית המשפט לתעבורה במחוז מרכז (כב' השופט טל אוסטפלד נאוי), מיום 21.6.2015 ומיום 1.12.2015, בתיק גמ"ר 1322-09-13 שבו הורשע המערער, לאחר שמיעת ראיות, בגרימת מוות בנהיגה רשלנית לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961, בנהיגה בלא היתר למלגזה לפי תקנה 39א(ח) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961 ובנהיגה ללא פוליסת ביטוח בת-תוקף, לפי סעיף 2(א) לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל - 1970, בקשר עם סעיף 280(ב)(3) לתקנות התעבורה, והוטלו עליו 9 חודשי מאסר בפועל, פסילה מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 7 שנים וקנס בסך ₪10,000.

2. על פי עובדות כתב האישום, המערער נהג במלגזה מסוג "הייסטר" (להלן: "המלגזה"), ופרק ממשאית משטחים, אשר כל אחד מהם נשא כ-50 לוחות עץ ומשקלו של כל משטח כ-1,500 ק"ג. בעת פריקת המשטחים מהמשאית, נהג המערער, מר נאדר חאג' יחיא (להלן: "המנוח"), עמד בסמוך למלגזה. כאשר המערער פרק את המשטח האחרון, נפל המשטח על המנוח וגרם למותו.

3. המערער הורשע בעבירות שלעיל וזוכה מנהיגה ללא רישיון נהיגה - עבירה לפי סעיף 10(א) לפקודה. הערעור מופנה הן כלפי הכרעת הדין והן כלפי גזר הדין.

### הכרעת הדין של בית משפט קמא

4. בית המשפט קמא קבע כי לפי הוראות החוק הרלוונטיות נכון ליום התאונה, המערער לא היה רשאי לנהוג במלגזה. בית המשפט קמא הדגיש כי לא יעלה על הדעת שאדם שאינו בקיא ברזי הפעלת מלגזה, לא עבר הדרכה והסמכה כנדרש כאשר מדובר בכלי מסוכן הדורש ידע תפעולי, ינהג בו.

5. בית משפט קמא קבע כי המלגזה שימשה את המערער לא רק כמנוף להרמה והורדת משטחי העץ מהמשאית אלא גם ככלי תחבורה מובהק וכי על אף שהמנוח מצא את מותו כתוצאה מנפילת חבילת



משטחי העץ שהיתה מונחת על המלגזה, ברגע עצירתה, עדיין חל סעיף 1 לחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"א- 1975 ואין רלוונטיות לעובדה שהמערער התכוון לרדת מהמלגזה.

6. בית משפט קמא דחה את טענת ההגנה לפיה נותק הקשר הסיבתי בין השימוש שעשה המערער במלגזה לבין נפילת המשטח ומות המנוח וקבע כי בחינת שרשרת הפעולות בהתאם לנסיבות המקרה מובילה למסקנה, כי מדובר בשימוש ברכב. המערער נסע לאחור, נעצר ומיד משטח העץ נפל, כך שרצף פעולות אלו מצביע על כך שהמערער עשה שימוש במלגזה כרכב ועל כן הוראות פקודת התעבורה ותקנות התעבורה חלות במקרה דנן.

7. בית המשפט קמא הבהיר כי כתב האישום לא מייחס למערער רשלנות בהעמסת המטען ובפריקתו או בקשירת המטען, אלא הרשלנות המיוחסת לו היא באי נקיטת אמצעי זהירות, שנועדו להגן על הסובבים את המלגזה בעת הנהיגה ובעת התרחשות כשל כלשהו, כגון המטען שנשטמ מהמלגזה.

8. לעניין הוכחת הרשלנות, נקבע כי קיימת חובת זהירות מושגית על כל נהג, לרבות נהג מלגזה, כלפי הולכי הרגל בטווח הסיכון של כלי הרכב, וכי על נהג סביר היה לצפות את התרחשות הנזק.

לעניין חובת הזהירות הקונקרטית, קבע בית משפט קמא כי המערער התרשל בכך שנהג במלגזה על אף שאינו מחזיק בהיתר לכך, משמע, לא עבר הדרכה מתאימה ועל פי חוק אסורה עליו הנהיגה במלגזה. המערער אף התרשל בכך שנשא על קלשוני המלגזה מטען רחב מימדים אטום, כך ששדה הראייה שלו לפנים היה חסום.

9. בית המשפט קמא הדגיש כי כיוון שרק המערער והמנוח היו במקום האירוע, היה על המערער לשמור על בטחונו ועל בטחון המנוח בלבד. עוד הודגש כי המערער ידע שהמנוח עומד בין פתח המחסן למשאית, הוא הבחין בו כל הזמן ובשעה שהעמיס את החבילה על קלשוני המלגזה ונסע לאחור כ- 3 מטרים הביט לאחור בלבד ולא הסתכל, ולו לרגע, לצדדים. עוד צוין כי המערער ידע כי המנוח יעשה דרכו מהמקום בו עמד, למושב הנהג במשאית, כדי לסובב אותה ולאפשר למערער לפרוק את המשטחים מצידה השני של המשאית, וחרף זאת, ולמרות ששדה הראייה שלו לפנים היה חסום, הוא התרשל והמשיך בנסיעה ללא שנקט באמצעי כלשהו למנוע סיכון או פגיעה.

10. בית המשפט קמא התייחס לעדותו של המערער לפיה כלל לא הזהיר את המנוח והטיל עליו את האחריות למותו. לדבריו, הוא היה עסוק בפריקת המטען והיה על המנוח לדעת היכן לעמוד ולהיזהר. המערער אף העיד כי היה עד בעבר למקרה בו קשר חבילה התרופף והחבילה התפרקה. לפיכך, קבע בית המשפט קמא, שהיה על המערער להיזהר משנה זהירות.

11. בית משפט קמא הבהיר כי גם בהנחה שהחבילה התפרקה כתוצאה מקשירה רופפת, הרי שהמערער היה צריך לצפות זאת, נוכח הסיכון הכרוך בנסיעתו לאחור כששדה הראייה שלו חסום לחלוטין ומבלי להביט לצדדים, ובמיוחד נוכח ניסיונו בעבר. נוכח שדה הראייה המוגבל, מן הראוי היה שהמערער היה נעזר באדם אחר, אשר יהווה "עיניים" עבורו במקומות הנרחבים אותם הוא לא יכול לראות. רשלנותו הרבתי של המערער מתחזקת גם מכיוון שלא ביצע בדיקה למלגזה בהתאם לחוק אלא מספר ימים לאחר התאונה.



12. בית המשפט קמא הבהיר כי אמנם יש למנוח רשלנות תורמת, אך האחריות עודנה מוטלת על המערער, שעדותו היתה רצופת סתירות.

13. עוד צוין בהכרעת הדין כי למערער לא הייתה פוליסת ביטוח תקפה ביום ביצוע העבירה ולא היתה לו תעודת בודק מוסמך תקפה לתקינות למלגזה.

### גזר הדין של בית המשפט קמא

14. בגזר הדין התייחס בית המשפט קמא לעיקרון ההלימה ולכללים המנחים בענישה הראויה בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, לפיהם ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת; לרוב, הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית ואמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות.

בית המשפט קמא ציין בהקשר זה כי גזירת הדין היא מלאכה קשה במקרים כגון דא שכן מדובר באנשים נורמטיביים שהתנהגותם בביצוע העבירה בה הורשעו לא מאפיינת את דרכם, וגרימתם למות אחר מהווה נקודת משבר בחייהם. לצד זאת, הובהר כי בהתאם להלכה, קיימת העדפה לאינטרס הציבורי של שמירה על קדושת החיים ולהרתעה על פני נסיבותיו האישיות של הנאשם.

15. בית המשפט קמא קבע כי מתחם הענישה בעבירות של גרימת מוות ברשלנות נע בין 6 חודשי מאסר, שיכול ויורצו בעבודות שירות במקרים חריגים לקולא, לבין 24 חודשי מאסר מאחורי סורג ובריה, ובמקרים חריגים לחומרא עד מלוא התקופה של 36 חודשי מאסר הקבועה בחוק.

16. בית משפט קמא חזר על קביעותיו באשר לרשלנותו הגבוהה של המערער ולצד זאת אף התייחס לכך שהיה על המנוח, כנהג מנוסה, להתרחק משטח הפריקה ומהמשאית בשעה שהנאשם עסק בפריקת המטענים ובכך להימנע מסיכון עצמי. בעצם התנהגות זו של המנוח, קמה לו רשלנות תורמת גבוהה, אשר יש לתת לה משקל בגזירת הדין.

17. בית המשפט קמא אף ציין כי המערער מחזיק ברישיון נהיגה משנת 1983 ולחובתו 24 הרשעות קודמות, אולם אין לו עבר פלילי.

18. בגזר הדין נלקחה בחשבון לקולא התרשמותו של שירות המבחן, אולם המלצתו לענישה בדרך של עבודות שירות, אינה עולה בקנה אחד עם מדיניות הענישה המחייבת שקבע בית המשפט העליון לעבירה זו.

### נימוקי הערעור

19. בית המשפט קמא שגה במסקנתו לפיה על אף שהמנוח מצא את מותו כתוצאה מהתנתקות משטח העץ שהמלגזה הייתה במצב של עצירה, מדובר ב"שימוש" כהגדרתו בסעיף 1 לחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים.

בחינת מכלול הפעולות הרלבנטיות אשר קדמו להתנתקות המשטח מביאה למסקנה כי המדובר בפעולה המתבצעת בשלב פריקת המשטח מן המשאית עוד טרם השינוע התעבורתי, פעולה שהוחרגה מהגדרת "שימוש



ברכב מנועי" כפי שקובע חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים.

20. בית המשפט קמא שגה בקביעתו שהמערער ידע שהמנוח יצעד לדלת הנהג וכי כשל בכך שלא הבחין בו מבעוד מועד. לאור העדרם של נתונים וראיות, המערער לא יכול היה לצפות שהמנוח ייטול סיכון בלתי סביר ויגש לדלת הנהג עת המערער פורק את משטח העץ. עצם ידיעת המערער בדבר הימצאות המנוח בקרבת מקום, וכי עליו לסובב את המשאית לצדה האחר, אינה מוכיחה כי הוא יכול היה לדעת שהמנוח יצעד למשאית עוד טרם הסתיימה פעולת הפריקה. העדר נתונים אלה יש בהם כדי לעורר ספק סביר בדבר האשמה המיוחסת למערער.

לא הוכח שהתנתקות המשטח התרחשה בעקבות רשלנותו של המערער ולא בעקבות כשל בקשירת המשטח קודם לפריקתו, וכי הימצאותו של המנוח בין המשטח והמלגזה למשאית היוו "גורם זר מתערב".

העובדה שהמנוח צעד למקום בו נפגע ממשטח העץ, תוך נטילת סיכון בלתי סביר, מנתקת את אחריותו של המערער למות המנוח.

21. בנסיבות המקרה דנן, לא קיים כל מידע או ראיה, אשר ילמדו כיצד היה על המערער למנוע את התאונה וכיצד התאונה היתה נמנעת.

לחוסר בראיות אין מרפא ומכאן המסקנה לפיה המשיבה לא הרימה את הנטל הראייתי המונח על כתפיה על מנת להוכיח את אשמתו של המערער.

יש לזכות את המערער מחמת הספק. בהעדרם של נתונים משמעותיים. גם אם יקבע שהמערער לא נקט באמצעי הזהירות הנדרשים כשנסע לאחר בעוד המשטח מונף, בעוד שהיה עליו להיות מודע לשדה הראייה החסום קדימה, אין להתעלם מכך שהצפיות שלו להימצאות המנוח במקום האירוע התאונתי לא היתה גבוהה.

22. אשר לגזר הדין, בית המשפט קמא פסק עונש מחמיר יתר על המידה.

מן הראוי היה ליתן לנסיבות קרות התאונה, ובפרט קיומו של רשלנות תורמת גבוהה, תוך נטילת סיכון, מצד המנוח, אל מול דרגת הרשלנות המינימלית מצד המערער, משקל מכריע.

23. בית המשפט קמא שגה בכך שחרף קביעתו לפיה בהתנהגות המנוח יש משום רשלנות תורמת גבוהה, לא התייחס לכך שמדובר בהתנהגות אשר מביאה לכך שהצפיות להימצאותו של המנוח במקום התרחשות התאונה הינה נמוכה וכי צירופם של נתונים אלו, והעדרם של נתונים משמעותיים וראיות חיוניות, מוביל למסקנה לפיה העונש שנגזר על המערער חורג לחומרא מהעונש הראוי בנסיבות העניין.

24. שגה בית המשפט קמא בקביעתו כי דרגת רשלנותו של המערער הינה גבוהה, שכן ככל שיקבע כי המערער אכן התרשל, הרי שמדובר ברשלנות בדרגה מינימאלית, שאינה מצדיקה עונש מאסר מאחורי סורג ובריש לתקופה בת 9 חודשים או עונש מאסר כלשהו מאחורי סורג ובריש.

25. אף אם יתקבל מתחם הענישה אשר נקבע על ידי בית המשפט קמא, הרי שבנסיבות המסוימות - בהיעדר נתונים וראיות, בד בבד עם רשלנותו התורמת הגבוהה של המנוח - מן הראוי היה לאמץ דווקא את המדרג הנמוך במתחם הענישה שקבע בית המשפט קמא, דהיינו, עונש מאסר לריצוי בעבודות שירות.



26. בתסקיר שירות המבחן הומלץ כי על המערער יושת עונש מאסר לריצוי בעבודות שירות לצד העמדתו בצו מבחן, כעמידה באפיק שיקומי.

27. ולעניין עונש הפסילה- היות שמדובר בנהיגת מלגזה, לא היה מקום מלפסול את המערער מלנהוג על כלי רכב אחרים.

#### תגובת המשיבה

28. בית משפט קמא נדרש באופן מעמיק לשאלה האם מדובר בתאונת דרכים ובפסק דינו נכללה התייחסות רחבה ומנומקת.

29. העובדה שיש מידה מסוימת של רשלנות גם מצידו של המנוח קיבלה ביטוי בהכרעת הדין של בית משפט קמא ונלקחה בחשבון גם בגזר הדין.

30. הרשלנות של המערער לא היתה מקרית, אלא משמעותית וחמורה.

בית המשפט קמא התייחס בהקשר זה לכך ששדה הראייה שלו מלפנים היה חסום לחלוטין, לכך שהוא ידע שהמנוח נמצא שם ולמרות זאת לא ווידא בשום שלב שהוא חלילה עובר ליד המלגזה, כאשר הוא יודע שהוא אמור לעבור לקבינה של המשאית כי מדובר במטען האחרון. יתרה מכך, מדובר במי שאין לו היתר לנהוג במלגזה.

בפני בית המשפט קמא העידו אנשים שמומחיותם במלגזות והם הבהירו שמדובר בעבודה שיש בצידה סיכונים רבים. לכן יש להקפיד על הימצאות במקום מיוחד המיועד לכך כדי למנוע תאונות מסוג זה.

31. אלמלא הרשלנות של המערער התאונה לא היתה מתרחשת, שכן אם המערער היה פועל כפי שמצופה מנהג מלגזה מיומן וסביר לפעול, ומקפיד על כך שהשטח יהיה סטרילי שאין בו אף אחד, הוא היה צריך לחפש את המנוח ולוודא שהוא לא נמצא בקרת המלגזה, ובכך התאונה היתה נמנעת.

32. הכרעת הדין של בית משפט קמא מפורטת, מבוססת ונכונה ועל כן יש לדחות את הערעור על הרשעת המערער.

33. באשר לעונש - כשבית משפט קמא הטיל על המערער 9 חודשי מאסר בפועל הוא הביא בחשבון את העובדה שהיתה רשלנות גם מצד המנוח- ובכך איזן בגזר דינו בין רכיבי הענישה בצורה ראויה.

#### דין והכרעה

34. כלל הוא, כי בית משפט של ערעור לא ייטה להתערב בממצאים עובדתיים שנקבעו על ידי הערכאה הדיונית, אלא באותם מקרים חריגים שבהם מצא כי נפלה טעות עניינית המצדיקה את התערבותו (ראו: ע"פ 2485/00 פלוני נ' מדינת ישראל, פ"ד נה(2) 918 (2001); ע"פ 8739/12 מוחמד נ' מדינת ישראל (9.6.2015); ע"פ 3579/14 אטקלטה נ' מדינת ישראל (3.1.2016)). יתרונה המובהק של הערכאה הדיונית טמון ביכולתה להתרשם באופן בלתי אמצעי מהעדים ומן הראיות שהוצגו לפניה (ראו: עמוד 5



ע"פ 9352/99 יומטוביאן נ' מדינת ישראל (4) 632 (2000).

35. במקרה שבפנינו קבע בית משפט קמא, ובצדק, כי המערער התרשל בכך שנהג במלגזה מבלי שהיה בידיו היתר ומבלי שעבר הדרכה מתאימה להפעלתה.

בנוסף, נקבע כי התרשלותו של המערער התבטאה בכך שהעמיס על המלגזה מטען רחב מימדים אשר חסם לחלוטין את שדה הראיה שלו לפנים.

36. אנו מקבלים אף את קביעת בית המשפט קמא בהכרעת הדין, לפיה התרשלותו של המערער, שידע כי המנוח עומד בין פתח המחסן למשאית, העמיס את משטח העץ על קלשוני המלגזה, נסע לאחור כ-3 מטרים, תוך שהוא מביט לאחור בלבד, היתה ברמה גבוהה.

לאור הודאתו של המערער כי הוא לא הביט לצדדים כלל, ולו לרגע, על אף שצפה שהמנוח יעשה את דרכו מהמקום בו עמד למושב הנהג במשאית, אלא המשיך בנסיעה מבלי שנקט באמצעי כלשהו כדי למנוע סיכון או פגיעה, ברי כי הוא התרשל, שכן היה עליו לנקוט באמצעי כלשהו כדי למנוע פגיעה במנוח.

בית המשפט קמא אף הדגיש כי המערער הודה כי כלל לא הזהיר את המנוח, כאשר היה עסוק בפריקת המטען, מבלי שהוא שם ליבו לנעשה סביבו.

עדות המערער לפיה ארע לו מקרה דומה מספר שנים לפני כן, שעה שהתפרקה חבילה בעת הפריקה, היא הנותנת כי היה עליו לנקוט משנה זהירות ולצפות התרחשותן של תאונות הקשורות בפריקת מטען. חרף זאת המערער לא פעל להפחתת הסיכון.

לאור האמור, אנו מקבלים את קביעות בית המשפט קמא בהכרעת הדין לפיה המערער הפר את חובת הזהירות המוטלת עליו - הן המושגית והן הקונקרטית - ומכאן המסקנה המתחייבת כי נהג ברשלנות.

לאור האמור לעיל, אנו דוחים את הערעור על הכרעת הדין.

37. אשר לגזר הדין ראוי תחילה שנשווה לנגד עינינו את דברי בית המשפט העליון בע"פ 62/09 חדש נ' מדינת ישראל (4.6.2009), לפיהם:

**"גזירת הדין בתיקי תאונות הדרכים שנסתיימו במוות, בעבירות הריגה או גרימת מוות, היא מן הקשות במטלות השיפוטיות. הטעם הוא, כי מחד גיסא, בתודעתנו תדיר דמותו של הקרבן או הקרבנות, שגם אם לא הכרנום הם לנגד עינינו - חייהם שנקפדו, תכניותיהם שלא התגשמו, עתידם שנמחה, מהם שלא יביאו ילדים לעולם, מהם שלא יזכו לראות בשמחת ילדיהם; לצדם משפחותיהם, שיומם ולילם אינו לעולם כמקדם. ומאידך גיסא, הנאשם או הנאשמת, שכמובן מצבם שונה לחלוטין, אך גם עליהם השפיעה הטרגדיה הקשה שנגרמה בשל התנהגותם, אם ברף הנמוך יותר של גרימת מוות ברשלנות ואם ברף הגבוה ממנו, של הריגה מתוך פזיזות ואדישות. חלק גדול מהם הם אנשים ללא עבר פלילי. ראו דברי השופטת ברלינר בע"פ 3305/06 צלח נ' מדינת ישראל: "אירוע מסוג האירוע הנוכחי הוא לעולם טרגדיה לנפגע ולפוגע גם יחד. הנהגים הפוגעים במקרים רבים הם**



**אנשים נורמטיביים בדומה למערער שבפנינו, ושליחתם למאסר קשה במיוחד"; אך נאמר שם גם, שבמקרים מסוימים "אין ענישה אחרת שנותנת ביטוי ולו חלקי לערכם של חיי אדם, וראויים אלה שקולם יישמע דווקא משום שהיכולת לדבר נשללה מהם". כאמור, חלק מן הנאשמים הללו הם מה שקרוי "נורמטיביים", כלומר, מי שאינו בעל עבר פלילי, ולעתים גם עברו התעבורתי אינו רב".**

38. בגזר דינו של בית המשפט קמא נסקרה מדיניות הענישה הנוהגת בעבירות של גרימת מוות ברשלנות ונקבע כי טווח הענישה נע בין 6 חודשי עבודות שירות, ועד 36 חודשי מאסר בפועל, במקרים החמורים והקשים ביותר.

שיקול מרכזי בענישה בעבירות רשלנות הוא גורם ההרתעה. במקרים כאלה על העונש להעביר מסר חד וברור לציבור הנהגים ולהרתיעו מנטילת סיכונים אסורים העלולים להביא לתוצאות קטלניות. כן יש להביא בחשבון את תוצאותיו החמורות של האירוע.

39. אכן, העונש הראוי לנאשם שגרם ברשלנותו למותו של אחר הוא מאסר בפועל מאחורי סורג וברית. עונש זה נובע מהחשיבות שיש לייחס לערך קדושת החיים ולצורך להילחם בתאונות קטלניות כאלה. ענישה זו מקובלת גם במקרה בו הנאשם הוא אדם נורמטיבי בשאר מישורי חייו, כמו המערער בענייננו.

זה הכלל, ואולם העונש הוא לעולם אינדיבידואלי ויש צורך בכל מקרה ומקרה לבחון האם העונש "המקובל" הוא גם העונש הראוי בנסיבות המקרה הספציפי. חריגה מהכלל והשתת "עונש קל" ממאסר מאחורי סורג וברית היא אמנם יוצאת דופן, אך עם זאת איננה בלתי אפשרית.

יפים בעניין זה דברי בית המשפט העליון בע"פ 6358/10 מחמוד קבהא נ' מדינת ישראל (24.3.2011), בנסיבות של גרימת מוות ברשלנות בתאונת דרכים:

**"מדיניות הענישה המחמירה והמרתיעה באה לידי ביטוי בכך שעל פי רוב הרשעה בעבירות גרימת מוות ברשלנות בתאונות דרכים מחייבת הטלת עונש מאסר בפועל ופסילת רישיון לתקופה ממושכת [ראו: ע"פ 783/07 עתאבה נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 23.9.2007) בפסקה ט'; רע"פ 548/09 לוינ' נ' מדינת ישראל (19.1.2006); ע"פ 708/10 שלאפה נ' מדינת ישראל (14.6.2010)]. עם זאת, יש לשקול כל מקרה על פי נסיבותיו המיוחדות ונסיבותיו האישיות של הנאשם כאינדיבידואל ולאזן בצורה ראויה ביניהן לבין מדיניות הענישה האמורה [ראו: ע"פ 291/81 פלוני נ' מדינת ישראל, פ"ד לה(4) 438, 442 (1981); ע"פ 8382/03 חילף נ' מדינת ישראל, פ"ד נח(2) 139, 142-143 (2003) בפסקה 8; רע"פ 548/09 לוינ' נ' מדינת ישראל (לא פורסם, 19.1.2006) דעת הרוב של השופטים ס' ג'ובראן ו-א' רובינשטיין; ע"פ 1319/09 כהן נ' מדינת ישראל (13.5.2009) בפסקה 4 לחוות דעתו של השופט ח' מלצר]."**

40. אחד הכללים המנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות הוא דרגת הרשלנות. במקרה דנן, ייחס בית המשפט קמא למערער דרגת רשלנות גבוהה.



אף אנו בדעה לפיה מדובר היה ברשלנות משמעותית של המערער, בכך שעשה שימוש במלגזה מבלי שעמד בדרישות החוק, ובכך שלא הקפיד על נהלי הבטיחות בנהיגתו בכלי מסוכן מבלי לוודא שהשטח פנוי בשעה ששדה הראייה שלו לפנים היה חסום.

41. אל מול רשלנותו של המערער, יש מקום להתחשב גם בנסיבות הקשורות בגרימת התאונה, כמו גם בנסיבות האישיות.

בית משפט קמא קבע כי יש לייחס להתנהגותו של המנוח רשלנות תורמת גבוהה בכך שכנהג משאית מנוסה, בוגר קורס הובלת מטענים לנהגים, היה עליו להתרחק משטח הפריקה ומהמשאית בשעה שהמערער עסק בפריקת המטענים ובכך להימנע מסיכון עצמי.

42. למערער יש אמנם עבר פלילי תעבורתי הכולל 24 הרשעות תעבורה קודמות. עם זאת, מרבית ההרשעות הן ישנות, ובעשר השנים האחרונות היו לו הרשעות מעטות בלבד.

לקולא יש לשקול גם את גילו של המערער (51), את העובדה שאין לו כל עבר פלילי, את העובדה שהוא נשוי ואב לשישה ילדים, אשר תופס מרכיב משמעותי בגידול ילדיו ובפרנסת משפחתו.

43. מתסקיר שרות המבחן שהוגש בעניינו של המערער עולה כי הוא אדם נורמטיבי, עובד מזה כארבע עשרה שנים בעסק בבעלותו למכירת דלתות והוא מהווה עוגן כלכלי למשפחתו.

המערער ציין בפני קצין המבחן כי מאז התאונה הוא מתקשה לחזור לתפקוד יציב, הוא חווה אמפטיה כלפי משפחת המנוח, עמד איתם בקשר לאחר התאונה ופיצה אותם במסגרת הליך אזרחי.

שירות המבחן קבע שהתאונה היוותה רשלנות נקודתית, שאינה משקפת דפוס נהיגה בעייתי של המערער או נטילת סיכונים, והמליץ שלא למצות את הדין עם המערער, דהיינו, להימנע מלהטיל עליו עונש מאסר לריצוי בכלא ולבחור בהליך שיקומי בדרך של מאסר בעבודות שירות וצו מבחן.

44. אנו סבורים כי בהתחשב במידת רשלנותו של המערער ומידת רשלנותו התורמת של המנוח, וכן בהתחשב בנסיבותיו האישיות של המערער כפי שבאו לביטוי בתסקיר שירות המבחן, נכון וראוי להפחית בעונש שהוטל על המערער ולקבל את המלצתו של שירות המבחן שלא להטיל עליו עונש מאסר לריצוי מאחורי סורג וברית.

45. לאור כל האמור, בהתחשב בכל הנסיבות לחומרא ולקולא, אנו מקבלים את הערעור על גזר הדין ומעמידים את עונשו של המערער על שישה חודשי מאסר, שניתן יהא לרצותם בדרך של עבודות שירות בכפוף לקבלת חוות דעת של הממונה על עבודות שירות.

46. כמו כן בנסיבות העניין, כמו גם לאור העובדה כי העבירות בוצעו בשעה שהמערער נהג במלגזה, אנו קובעים כי עונש הפסילה בפועל של 7 שנים שהוטל על המערער יחול על נהיגה במלגזה, ואילו בכל הנוגע לנהיגה ברכב פרטי עונש הפסילה יעמוד על 30 חודשים.

שאר רכיבי גזר הדין בתיק גמ"ר 1322-09-13 יעמדו על כנם.

47. אנו מעמידים את המערער בפיקוח שירות המבחן למשך שנה החל מיום 1.9.16. באותו יום יתייצב המערער אצל קצין המבחן ברמלה ויחתום על צו המבחן לאחר שיציג בפניו פסק דין זה.





48. המזכירות תעביר העתק מפסק הדין לממונה על עבודות שירות שיחווה דעתו בדבר אפשרותו של המערער לבצע עבודות שירות, מקום ומועד תחילת ביצוען.

ניתן להשיג את המערער באמצעות בא כוחו עו"ד דוד גולן פקס 03-9160778.

49. נקבע לדיון בחוות דעת הממונה ביום 6.11.16 בשעה 13:00.

המערער הזהיר כי עליו להתייצב בפני הממונה במועד אליו יוזמן ולהציג בפניו את פסק הדין ולהתייצב לדיון הנדחה ללא הזמנה נוספת.

אנו מתירים למערער לצאת את הארץ ביום 10.8.16 ובתנאי שיחזור לא יאוחר מיום 20.8.16 בתנאים שבהם יצא בפעם הקודמת.

ניתן היום, ג' אב תשע"ו (7 אוגוסט 2016) במעמד ב"כ הצדדים והמערער.

שמואל בורנשטין, שופט

יעקב שפסר, שופט

אברהם טל, נשיא  
אב"ד