



## רע"פ 4832/18 - חסן אלגדאמין נגד מדינת ישראל

### בבית המשפט העליון

רע"פ 4832/18

לפני:

כבוד השופט א' שהם

המבקש:

חסן אלגדאמין

נ ג ד

המשיבה:

מדינת ישראל

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי מרכז-לוד, מיום 15.5.2018, בעפ"ת 30165-12-17, שניתן על ידי כב' הרכב השופטים: א' טל - נשיא; ש' בורנשטיין; ו-ד' עמר

בשם המבקש:

עו"ד דוד גולן

### החלטה

1. לפניי בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי מרכז-לוד (כב' הרכב השופטים: א' טל - נשיא; ש' בורנשטיין; ו-ד' עמר), בעפ"ת 30165-12-17, מיום 15.5.2018. בגדרו של פסק הדין, נדחה ערעורו של המבקש על הכרעת דינו ועל גזר דינו של בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה (כב' השופט ט' אוסטפלד נאוי), בגמ"ר 707-11-15, מיום 9.4.2017; ומיום 16.11.2017.

רקע והליכים קודמים

עמוד 1



2. נגד המבקש הוגש כתב אישום לבית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה (להלן: בית המשפט לתעבורה), המייחס לו עבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה); ונהיגה רשלנית אשר גרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם חבלה של ממש, לפי סעיפים 38(3) ו-62(2) לפקודת התעבורה. מעובדות כתב האישום עולה, כי ביום 6.8.2015, נהג המבקש במשאית מסוג "דאף", בכביש 444 מדרום לצפון, כאשר בנו מ.א., יליד 2003, ישב במושב שליד הנהג. בהתקרבו של המבקש לצומת רכבת ראש העין (להלן: הצומת), תוך שהוא מאיץ, אינו מאט או בולם את רכבו, פגע המבקש ברכב פג'ו, בו נהג המנוח, אשר עמד בצומת ברמזור אדום, וכן ברכב טויוטה, אשר האט לקראת עצירה בצומת. המבקש המשיך בנסיעה, פגע ברמזור, הפילו, והמשיך בנסיעה לכיוון הנתיב הנגדי, שם פגע ברכב ניסאן, וברכב מאזדה בו נהג ר' (להלן כל המתואר עד כה: **התאונה**). כתוצאה מהתאונה, נחבל המנוח חבלות קשות, פונה לבית חולים, ונפטר בחלוף ארבעה ימים מהתאונה. בנוסף, ר' ו-מ.א. פונו לקבלת טיפול רפואי בבתי חולים, בגין כאבים שחשו בעקבות התאונה.

3. ביום 9.4.2017, הרשיע בית המשפט לתעבורה את המבקש, לאחר ניהול משפט הוכחות, בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום. בית המשפט לתעבורה קבע, כי ראשיתה של התאונה בהימצאות מערבול בטון בשולי הכביש (להלן: **המערבול**), ובניסיונו של המבקש, אשר נסע בנתיב הימני, לחמוק מפגיעה בו, וזאת תוך סטיה לנתיב השמאלי, אשר לאחר פגע ברכב הפג'ו, כמתואר בכתב האישום. בית המשפט לתעבורה ציין, כי מנגנון התאונה ותוצאותיה אינם שניים במחלוקת, והבהיר כי גדר המחלוקת מתבטא בשתי שאלות עיקריות, והן: "האם כשל טכני במערכת הבלימה במשאית הוא שגרם לתאונה, והאם הנאשם [המבקש] היה רשלן בנהיגתו ובהתנהגותו".

בית המשפט לתעבורה בחן את השאלה הנוגעת לתקינות מערכת הבלימה ההידראולית במשאית, וקבע כי מערכת הבלמים ההידראולית הקדמית פעלה כשורה במועד האירוע, כאשר מערכת הבלמים האחורית לא הייתה תקינה במועד התאונה, בעקבות נזילת שמן. בית המשפט לתעבורה הוסיף וקבע, כי נזילת שמן הבלם מהמערכת האחורית החלה "ימים או שבועות טרם קרות התאונה", וזאת, בין היתר, על סמך דברי מנהל טכני במוסך "דאף", יצרנית המשאית בה נהג המבקש (להלן: **המנהל**); עדות מומחה מטעם ההגנה; וניסוי בלימה, ממנו עולה כי לאחר שהוסף למערכת הבלימה האחורית שמן, פעלה המערכת כדבעי. הניסוי סתר את גרסת ההגנה, לפיה הנזילה הייתה "**מאסיבית ופתאומית כתוצאה מקרע או גורם אחר**", והתרחשה זמן קצר לפני התאונה, שכן השמן, אשר מולא מחדש במערכת במסגרת הניסוי, לא התרוקן תוך זמן קצר.

אשר לאחריות המבקש לזיהוי הנזילה, קבע בית המשפט לתעבורה, כי בדיקת מיכלי השמן היא בדיקה פשוטה האורכת מספר דקות, דבר שבאחריות הנהג לבצעה. מבלי לקבוע את התדירות הנדרשת לביצוע הבדיקה, הובהר כי "ניכר, כי כאן במשך זמן רב לא בוצעה הבדיקה... והאחריות למחדל רובצת לפתחו של הנאשם [המבקש] - הנהג ובמיוחד בהיותו נהג מקצועי". זאת ועוד, בית משפט לתעבורה הטעים, כי בהיעדר שמן במערכת הבלימה האחורית וירידה בעצמת הבלימה כתוצאה מכך, "התקלה תורגש בצורה זו או אחרת בכל ניסיון בלימה או האטה ברכב ובמיוחד כאשר מדובר בנהג מקצועי העובד מספר שנים על אותה המשאית". זאת, על סמך עדותם של המנהל ובוחן תאונות דרכים, אשר הגיש מספר דו"חות המתייחסות לתאונה. יצוין, כי על סמך פענוח דיסקת הטכנוגרף של המשאית, אשר ביצע קצין בוחנים משטרה (להלן: קצין הבוחנים), נקבע כי בשעת הנסיעה שקדמה לתאונה, המשאית ביצעה עצירה מלאה 13 פעמים, והאטה את מהירותה פעמים רבות. בית המשפט לתעבורה הבהיר, כי המבקש התרשל, וזאת בהינתן העובדה כי הוא לא הרגיש בכך שזמני ומרחקי הבלימה וההאטה התארכו, "או חמור מכך, הרגיש זאת והתעלם".



אשר להתנהלות המבקש במהלך התאונה, סבר בית המשפט לתעבורה, כי למבקש היה שדה ראייה רחב, אשר איפשר לו להבחין במערבל ממרחק רב, ולפיכך, וללא קשר למרחק מערבול הבטון מהצומת, היה על המבקש להגיב ולהאט את מהירות המשאית, עוד טרם שהתקרב לצומת. בית המשפט לתעבורה ציין, כי עמדו בפני המבקש מספר פעולות אותן יכול היה לבצע בכדי למנוע את התאונה, וביניהן: לחיצה על דוושת הבלם; שימוש בבלם היד; הורדת הילוכים; כיבוי המנוע; והסטת המשאית לשול הימני. על יסוד חומר הראיות, הכולל, בין היתר, את פענוח דיסקת הטכנוגרף של הרכב, נקבע כי המבקש לא נקט באף אחת מהפעולות האפשריות כדי לבלום את רכבו או להאט את מהירות נסיעתו. בית המשפט לתעבורה קבע, בהקשר זה, כי "כל שעשה הנאשם [המבקש] על מנת למנוע את התאונה, היה להסיט את רכבו שמאלה - פעולה אשר לא מנעה את התאונה ולהיפך - גרמה לתאונה ולתוצאותיה הקשות. משלא ביצע הנאשם [המבקש] כל פעולה שעמדה בפניו, מלבד הסטת המשאית לשמאל, הרי שבכך רשלנותו". חיזוק לקביעה כי המבקש התרשל נמצא בעדות קצין הבוחנים, ממנה עולה כי על פי דיסקת הטכנוגרף, המבקש כלל לא הוריד את רגלו מדוושת הגז. בסיכומו של עניין, קבע בית המשפט לתעבורה, כי המבקש נטל סיכון בלתי סביר משלא בדק את המשאית ואת מיכלי שמן הבלמים; משלא עשה שימוש באפשרויות הבלימה השונות שעמדו לרשותו; ומשהסיט את המשאית לנתיב השמאלי "ובכך גרם לנזק חמור יותר ופגע ברכב המנוח".

4. לאחר מתן הכרעת הדין, הורה בית המשפט לתעבורה לשירות המבחן לערוך תסקיר בעניינו של המבקש, טרם שיישמעו הטיעונים לעונש. מתסקיר המבחן על אודות המבקש עולה, כי המבקש, בן 43, נשוי ואב לשמונה ילדים, "מסוגל לחוש ולבטא אמפטיה כלפי המנוח ומשפחתו". להערכת שירות המבחן, קיים סיכון נמוך להישנות התנהגות פוגענית מצד המבקש, נוכח יכולתו להיענות לפסילת רישיון הנהיגה הממושכת לה הוא צפוי. שירות המבחן המליץ להטיל על המבקש עונש מאסר לריצוי בעבודות שירות לצד צו מבחן למשך שנה.

5. ביום 16.11.2016, גזר בית המשפט לתעבורה את דינו של המבקש. בית המשפט לתעבורה קבע, כי רף רשלנותו של המבקש, במקרה דנן, הינו בינוני-גבוה. זאת, בין היתר, לאור "הרשלנות שבמחדל (אי נקיטת הפעולות המתבקשות [אשר עמדו לרשותו לבלימת המשאית - א.ש.]) והרשלנות שבמעשה (הסטת המשאית לשמאל)...ורשלנות ארוכת השבועות בה לא בדק הנאשם [המבקש] את מיכלי השמן של מערכת הבלימה ההידראולית". לכך יש להוסיף את תוצאותיה הקשות של התאונה: מותו של המנוח, פציעתם של ר' ו-מ.א., והפגיעות ברכבים המעורבים בתאונה. לאחר שבית המשפט לתעבורה עמד על מדיניות הענישה הראויה והנוהגת בעבירות בהן הורשע המבקש, נקבע כי מתחם העונש ההולם בעניינו של המבקש ינוע בין 17 ל-30 חודשי מאסר בפועל, ופסילה לתקופה ממושכת. בהמשך, פירט בית המשפט לתעבורה את הנסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה, ולאחר זאת קבע, כי ראוי להעמיד את עונשו של המבקש "קרוב למרכז של מתחם הענישה", והשית עליו את העונשים הבאים: 20 חודשי מאסר לריצוי בפועל; 12 חודשי מאסר על תנאי, למשך 3 שנים, לבל יעבור המבקש עבירה של גרם מוות בנהיגה רשלנית או נהיגה בפסילה; 12 שנות פסילה מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה; 20 חודשי פסילה על תנאי מלקבל או מלהחזיק רישיון נהיגה, למשך 3 שנים, לבל יעבור המבקש אותה עבירה בה הורשע או עבירות מהתוספת הראשונה והשנייה לפקודת התעבורה; וקנס בסך 20,000 ₪.

6. המבקש הגיש ערעור לבית המשפט המחוזי מרכז-לוד, במסגרתו השיג הן על הרשעתו בדיון והן על חומרת עונשו. ביום 15.5.2018, דחה בית המשפט המחוזי את הערעור על שני חלקיו. בפסק דינו, דחה בית המשפט המחוזי את טענת המבקש, לפיה יש להטיל את האחריות למחסור בשמן במערכת הבלמים ההידראולית האחורית, על קצין



הבטיחות, אשר מתפקידו לבדוק את המשאית אחת לחודש, בקובעו כי בחלוף פרק זמן של כ-3 שבועות מיום הבדיקה האחרונה שנערכה על ידי קצין הבטיחות, "מוטל על המערער [המבקש] נטל מוגבר לבדיקת המשאית", נטל אשר המבקש היה מודע אליו היטב. בית המשפט המחוזי אימץ את קביעת בית המשפט לתעבורה, לפיה בהינתן הנזילה במערכת הבלמים האחורית, היה צריך המבקש לחוש האטה בבלימה, וזאת "בפרט נוכח היותו נהג מקצועי ומיומן". בית המשפט המחוזי לא ראה בעובדה שהמשאית בלמה מספר פעמים, בשעה שקדמה לתאונה, משום סתירה לקביעה, כי זמני הבלימה של המשאית התארכו נוכח הנזילה האמורה. בית המשפט המחוזי סבר, כי הקביעה לפיה נזילת שמן הבלמים ממערכת הבלמים האחורית החלה ימים או שבועות טרם קרות התאונה, "מבוססת על ממצאי עובדה וקביעות מהימנות", שאינם מצדיקים את התערבותו.

אשר לטענת המבקש, כי מערבל הבטון עצר במרחק קצר מהצומת, וזמן מועט לפני הגעת המבקש למקום, קבע בית המשפט המחוזי, כי אין בכך "כדי לשנות מהקביעה לפיה המערער [המבקש] התרשל בכך שלא השתמש באף אחד מאמצעי הבלימה שפורט כדי להאט את רכבו, משעה שהבחין במערבל הבטון" עוד נקבע, כי "התרשלותו של המערער מתבטאת אף בכך שהוא לא היה עירני ולא נתן דעתו לקיומו של מערבל הבטון בכביש, ובכך הגיע למצב שבו נדרש לנקוט בפעולת חירום מבחינתו". בהתייחס לקביעת בית המשפט לתעבורה, לפיה המבקש לא נקט בשום אמצעי בלימה שעמד לרשותו, למעט הסטת המשאית לנתיב השמאלי, סבר בית המשפט המחוזי כי "בהתנהלותו זו חרג המערער [המבקש] מסטנדרט ההתנהגות המצופה מנהג סביר".

בהמשך, קבע בית המשפט המחוזי כי אין הצדקה להתערב בגזר דינו של המבקש. בית המשפט המחוזי אימץ את קביעת בית המשפט לתעבורה, כי דרגת רשלנותו של המבקש הייתה בינונית-גבוהה, וזאת בין היתר, לאור מחדלו בזיהוי התקלה במערכת הבלמים, אשר לא פעלה כראוי; אי זיהוי מערבל הבטון מבעוד מועד; ואי שימוש באמצעי הבלימה שעמדו לרשותו. בית המשפט המחוזי סבר, כי בית המשפט לתעבורה "שקלל כהלכה את כלל השיקולים הרלוונטיים, הן לחומרה והן לקולה, כאשר עונש המאסר שהשית על המערער [המבקש] אינה מצדיק התערבות של ערכאת הערעור". עם זאת, נענה בית המשפט המחוזי לבקשתו של המבקש לצמצם את תחולת הפסילה שהושתה עליו, "כך שלא תחול על רכב מסוג מלגזה החיוני לפרנסתו", בקובעו כי שביחס למלגזה בלבד, תעמוד הפסילה על 24 חודשים בלבד, ללא שינוי ברכיבי העונש האחרים שהושתו עליו.

## הבקשה לרשות הערעור

7. בבקשה לרשות הערעור המונחת לפניי, משיג המבקש על הרשעתו בעבירות שיוחסו לו; ולחלופין על חומרת עונשו. במסגרת הבקשה, חוזר המבקש על מרבית טענותיו, כפי שהועלו בפני הערכאות הקודמות. אשר להכרעת הדין, גורס המבקש, כי הקביעות, לפיהן הנזילה במערכת הבלמים הידראולית האחורית החלה ימים או שבועות עובר לתאונה, וכי תקלה זו גרמה להפחתה בעוצמת הבלימה, אשר המבקש היה צריך לחוש בה, לא הוכחו כנדרש ו"באמצעות ספרות מקצועית". עוד טוען המבקש, כי היה על בית המשפט לתעבורה לבחון את מנגנון התרחשות התאונה, וכן את שאלת התרשלותו של המבקש ביחס לעובדה שמערבל הבטון עצר במפתיע, דבר אשר השפיע על זמן התגובה של המבקש. עוד נטען, כי רשלנותו של המבקש לא נבחנה לאור קיומו של גורם זר מתערב ורשלנותו התורמת של נהג המערבל.



אשר לגזר דינו, נטען על ידי המבקש, כי לרשלנותו התורמת של נהג המערבל יש השלכה על קביעת דרגת רשלנותו, כאשר לשיטתו של המבקש דרגת הרשלנות הינה נמוכה-בינונית. עוד טוען המבקש, כי מתחם העונש ההולם שנקבע בעניינו חורג לחומרה ממדיניות הענישה הנוהגת, כאשר העונש שהושת עליו אינו מתחשב בנסיבותיו האישיות ולאמור בתסקיר המבחן. לאור האמור סבור המבקש כי יש להעמיד את הרף התחתון של עונשו על 6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות.

דיון והכרעה

8. **ידועה ומושרשת ההלכה, לפיה בקשת רשות ערעור ב"גלגול שלישי" תתקבל במשורה, ורק במקרים חריגים בהם מתעוררת שאלה כבדת משקל ורחבת היקף, החורגת מעניינים הפרטי של הצדדים לבקשה, או כאשר עולה חשש מפני עיוות דין או אי-צדק מהותי שנגרם למבקש** (רע"פ 2627/18 ביטון נ' מדינת ישראל (5.7.2018); רע"פ 3261/18 קריספל נ' מדינת ישראל (28.6.2018)). לאחר שעיינתי בבקשה שלפניי ובנספחיה, לא מצאתי כי יש בטענותיו של המבקש דבר החורג מענייני הפרטי, ואף לא מתעורר, במקרה דנן, חשש לחוסר צדק או לעיוות דין שנגרם למבקש. זאת ועוד, טענותיו של המבקש, בנוגע למועד בו החלה הנזילה במערכת הבלימה האחורית, וההשפעה של הדבר על יכולת הבלימה שלו, מופנות כלפי ממצאים שבעובדה וקביעות מהימנות, שנעשו על ידי בית משפט לתעבורה, וכידוע הוא כי ערכאת הערעור איננה נוטה להתערב בממצאים מעין אלה, שנעשו על ידי הערכאה הדיונית (רע"פ 2423/18 עוזרי נ' מדינת ישראל (20.6.2018); רע"פ 378/18 פלוני נ' מדינת ישראל (6.3.2018)). **ביתר שאת אמורים הדברים, שעה שמדובר בבקשה להתערב בממצאים אלו "בגלגול שלישי" (רע"פ 1098/18 רפפורט נ' ועדה מקומית לתכנון ובניה דרום השרון (7.6.2018); רע"פ 3158/18 ליבוביץ נ' מדינת ישראל (26.6.2018)). עוד יש להזכיר, כי הבקשה שלפניי נסובה, בין היתר, על חומרת העונש שהושת על המבקש, וכבר נפסק כי בקשות מסוג זה אינן מצדיקות, ככלל, מתן רשות ערעור, להוציא במקרים חריגים, בהם ניכרת סטייה קיצונית ממדיניות הענישה הנוהגת והמקובלת בעבירות דומות** (רע"פ 2870/18 כהן נ' מדינת ישראל (11.6.2018); רע"פ 2161/18 חביש נ' מדינת ישראל (7.6.2018)). סבורני, כי **עונשו של המבקש אינו סוטה מרמת הענישה המקובלת בעבירות מסוג זה. די בטעמים אלו על מנת לדחות את הבקשה.**

9. למעלה מן הצורך, אתייחס למקצת מטענותיו של המבקש: אין בידי לקבל את השגותיו של המבקש ביחס לקביעות שבעובדה הנוגעות לנזילה במערכת הבלימה ההידראולית האחורית. כפי שקבעו הערכאות הקודמות, הנזילה החלה מספר ימים או שבועות, עובר למועד קרות התאונה, כאשר התקלה גרמה להתארכות זמני ומרחקי הבלימה וההאטה, התארכות אשר היה על המבקש לשים לב אליה. קביעות אלה מעוגנות היטב בנתונים העובדתיים, שהוכחו מעבר לספק סביר, והן מקובלות עליי. כאמור, מרבית השגותיו של המבקש מתייחסות לשאלות של מהימנות ולקביעות שבעובדה, אשר הוכרעו בבית המשפט לתעבורה, וצדק בית המשפט המחוזי משלא מצא מקום להתערב בהן.

10. עוד אוסיף, כי מקובלת עליי עמדתו של בית המשפט המחוזי, לפיה אין בעובדה כי המערבל עצר בפתאומיות כדי לשנות מהקביעה כי המבקש התרשל, מאחר שלא עשה שימוש באף אחד מאמצעי הבלימה שעמדו לרשותו, כאשר הבחין במערבל. זאת, להוציא הסטת המשאית לנתיב השמאלי, הסטה אשר גרמה לתוצאה הטרגית, והיא מהווה אחד הרכיבים בהתרשלותו של המבקש. כמו כן, לא ראיתי לקבל את טענת המבקש כי רשלנותו התורמת של נהג המערבל,



משליכה על דרגת הרשלנות שיוחסה לו. ה"פתאומיות", אשר מייחס המבקש לעצירת המערבל, אינה מעלה או מורידה מרשלנותו של המבקש, שכן משעה שהבחין במערבל, הוא לא הפעיל את אמצעי הבלימה שעמדו לרשותו, עליהם עמד בית המשפט לתעבורה. להתנהגות הרשלנית של המבקש במהלך התאונה, יש להוסיף את מחדלו לבדוק את מיכלי השמן של מערכת הבלימה, ויכולתו לעמוד, מבעוד מועד, על השפעת התקלה על נושא הבלימה של המשאית.

11. אשר לעונשו של המבקש, הרי שבהינתן דרגת רשלנותו, העומדת על רמה בינונית-גבוהה, נראה כי גזר הדין מאוזן וראוי, בנסיבות העניין, ולפיכך אין כל בסיס להתערב בו.

12. לאור האמור, דין בקשת רשות הערעור להידחות.

13. המבקש יתייצב לריצוי עונשו, ביום 5.8.2018 עד השעה 10:00, בבית סוהר הדרים, או על פי החלטת שירות בתי הסוהר, כשברשותו תעודת זהות או דרכון, ועותק מהחלטה זו. על המבקש לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיין מוקדם, עם ענף אבחון ומיין של שירות בתי הסוהר, בטלפונים: 08-9787377 או 08-9787336.

ניתנה היום, כ"ט בתמוז התשע"ח (12.7.2018).

ש ו פ ט