



רע"פ 5775/15 - יעקב וייצמן נגד מדינת ישראל

בבית המשפט העליון

רע"פ 5775/15

לפני:

כבוד השופט א' שהם

המבקש:

יעקב וייצמן

נ ג ד

המשיבה:

מדינת ישראל

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בבאר שבע, מיום 15.7.2015, בעפ"ג 379-04-15, שניתן על-ידי כב' השופטים: י' אלון - נשיא; ר' ברקאי; ו-י' עדן

בשם המבקש:

עו"ד בנימין תמיר

החלטה

1. לפניי בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית-המשפט המחוזי בבאר שבע (כב' השופטים: י' אלון - נשיא; ר' ברקאי; י' עדן), בעפ"ג 379-04-15, מיום 15.7.2015, בגדרו קיבל בית המשפט המחוזי, חלקית, את ערעורו של המבקש על גזר דינו של בית משפט השלום באשדוד (כב' השופט א' מאושר), בגמ"ר 10288-10-13, מיום 19.2.2015.

רקע והליכים קודמים



2. ביום 2.7.2014 המבקש הורשע, על יסוד הודאתו בעבירות שיוחסו לו בכתב אישום מתוקן שהוגש נגדו, כמפורט להלן: 4 עבירות של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה); ו-6 עבירות של נהיגה ברשלנות וגרימת חבלה של ממש, לפי סעיף 62(2) בצירוף סעיף 38(3) לפקודת התעבורה.

3. בעת הרלבנטית לכתב האישום, שימש המבקש כנהג אוטובוס בחב' "מטרופולין". מעובדות כתב האישום המתוקן עולה, כי בתאריך 4.8.2013 הסיע המבקש נוסעים בקו 337 של חב' "מטרופולין" מראשון לציון לבאר-שבע. במהלך הנסיעה נסע המבקש בכביש 7, כאשר במחלף שורק הוא פנה ימינה, ומשלב זה החל המבקש בנסיעה בכביש 6 לכיוון דרום. מסופר בכתב האישום, כי באותה עת, נהג משאית, בשם ויקטור צרפתי (להלן: נהג המשאית), העמיד את משאיתו, שאליה מחובר נגרר, בשוליים הימניים של כביש 6, בק"מ ה-98, לאחר שהבחין כי בלוח המחוונים שבתא הנהג של המשאית מופיעות התרעות על עלייה חדה בחום המנוע. המשאית עמדה כך שמלוא רוחבה נמצא בתוך השוליים הימניים, ואינו בולט לתוך נתיב הנסיעה הימני. בעקבות עצירת המשאית, עבר גם הנגרר לשוליים הימניים ונעצר שם. הובהר בכתב האישום כי מצב העמידה המדויק של הנגרר אינו ידוע, ואפשר שהפינה האחורית שמאלית שלו בלטה לכדי מרחק של כ-0.6 מ' לתוך נתיב הנסיעה הימני, וייתכן גם שלא בלטה כלל. נהג המשאית הפעיל אורות מהבהבים והציב משולש אזהרה אדום בשוליים הימניים, במרחק מספר מטרים אחרי הדופן האחורית של הנגרר.

4. נטען בכתב האישום, כי כאשר היה המבקש במרחק של כ-850 מ' מהמשאית והנגרר, הוא היה יכול להבחין בקיומם לראשונה. עם התקדמות הנסיעה, יכול היה המבקש להבחין במשאית ובנגרר בצורה ברורה יותר ולהבין כי הם עומדים בצדו הימני של הכביש. ממרחק שנע בין כ-320 מ' ל-250 מ' יכול היה המבקש להבין כי המשאית והנגרר עומדים בשוליים הימניים של הכביש, וכן יכול היה להבחין במיקומה המדויק של הפינה השמאלית האחורית של הנגרר, בין אם זו בלטה לתוך נתיב הנסיעה הימני ובין אם לאו. בהמשך הנסיעה, וכפי שנמסר בכתב האישום, לא ניתן להצביע במדויק על מצב שדה הראיה של המבקש, ואפשר שבמרחק של כ-210 מ' מהמשאית והנגרר, חסמו כלי רכב גדולים, לחלוטין, את שדה הראיה של המבקש לכיוון המשאית והנגרר. המבקש הגיע עם האוטובוס לק"מ ה-98 סמוך לשעה 12:40 תוך שהוא נוהג במהירות של 100 קמ"ש, בנתיב הנסיעה הימני. המאשימה הוסיפה וטענה בכתב האישום, כי למרות שלרשות המבקש עמד שדה ראייה גדול לכיוון מקום עמידת המשאית והנגרר, הוא לא הבחין בהם מבעוד מועד והמשיך בנסיעתו הרגילה. עוד נטען, כי על אף שהמשאית והנגרר היו מכשול בולט וסכנה אפשרית לשלום הנוסעים באוטובוס, לא נקט המבקש בכל פעולה שיהא בה כדי לאפשר לו לדעת מהו מיקום עמידתם המדויק, או כל פעולה אחרת שתבטיח את המשך הנסיעה הבטוחה והזהירה של האוטובוס. רק בהגיע האוטובוס למרחק קצר לפני מקום עמידת המשאית והנגרר, ניסה המבקש להגיב לסכנה שאלה יצרו, כאשר כבר לא היה בכך כדי למנוע את התאונה.

5. המבקש נסע עם האוטובוס, במהירות של כ-100 קמ"ש, למקום עמידת המשאית והנגרר, ופגע בעוצמה רבה עם הפינה הקדמית ימנית של האוטובוס בפינה האחורית שמאלית של הנגרר והמכולה שהורכבה עליו. בשל עוצמת הפגיעה, חדרה המכולה לתוך צידו הימני של תא הנוסעים של האוטובוס. עקב מהירות נסיעת האוטובוס ועוצמת ההתנגשות, המשיך האוטובוס להתקדם, תוך שהוא מתחכך עם הדופן הימנית שלו בדופן השמאלית של הנגרר והמשאית. כתוצאה מהתאונה, מצאו את מותם ארבעה מנוסעי האוטובוס: יונתן תורג'מן ז"ל; יריב ברק ז"ל; רב"ט חי בן נעים ז"ל; וסמ"ר כפיר דהרי ז"ל. שישה נוסעים נוספים נחבלו חבלות של ממש וארבעה נוסעים נוספים, כולל המבקש עצמו, נחבלו חבלות קלות. לטענת המאשימה, המבקש, בהיותו נהג רכב ציבורי, הפר את חובת הזהירות המוגברת המוטלת עליו כלפי הנוסעים באוטובוס, לאחר שנטל על עצמו להסיעם בבטחה, ולא נקט בכל אמצעי הזהירות



הדרושים להבטיח את שלומם וביטחונם.

6. בתאריך 2.7.2014, הודה המבקש, בבית משפט השלום באשדוד, בעובדות כתב האישום המתוקן והורשע על בסיסן בכל העבירות שיוחסו לו. בתאריך 19.2.2015, נגזר עונשו של המבקש, והוטלו עליו 4 שנות מאסר לריצוי בפועל; מאסר על תנאי בן 24 חודשים לבל יעבור, תוך 3 שנים מיום שחרורו, עבירה של גרם מוות ברשלנות או עבירה של גרימת חבלה של ממש; פסילה מהחזקת רישיון נהיגה לרכב ציבורי או כבד לצמיתות; פסילה מהחזקת רישיון נהיגה על כל סוגי כלי רכב למשך 15 שנים; ופיצוי בסך ₪ 20,000 לכל אחת ממשפחות ארבעת ההרוגים.

7. בגזר דינו של בית משפט השלום, נקבע כי נסיבות התאונה מצדיקות ענישה מצטברת, בהתאם לסעיף 186 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב-1982, וזאת, בין השאר, עקב רשלנותו הגבוהה של המבקש וריבוי הנפגעים בתאונה. אשר למתחם הענישה, סבר בית משפט השלום כי יש ליתן ביטוי לחומרה הנגזרת מהיות המבקש נהג מקצועי אשר אחראי להסעת נוסעים. רמת הזהירות הנדרשת מנהג המסיע נוסעים הינה רמה גבוהה, העולה על הרמה הנדרשת מכל נהג אחר. נהג מקצועי מחויב לנקוט בזהירות מוגברת על מנת להבטיח את שלום הנוסעים אשר תחת אחריותו, ולהיות מודע לכובד האחריות המוטלת עליו. כמו כן, הדגיש בית המשפט את תוצאותיה הטראגיות של התאונה בה "מניין ההרוגים והנפגעים הנורא מכל זועק לשמיים". על כן, קבע בית משפט השלום כי מתחם הענישה ינוע בין 3.5 ל-6 שנות מאסר, כפי שהוצע על ידי המאשימה.

8. לצורך קביעת עונשו של המבקש בתוך המתחם, התחשב בית המשפט באמור בתסקיר שירות המבחן; בנסיבותיו הרפואיות של המבקש; בהיותו אדם שניהל אורח חיים נורמטיבי; ובעובדה כי התאונה השפיעה עד מאוד על חייו ושברה את רוחו. לבסוף, קבע בית משפט השלום, כי אין לתת לנסיבותיו האישיות של המבקש משקל המצדיק סטייה לקולה מן המתחם, כיוון שאין המדובר בנסיבות מיוחדות ויוצאות דופן, קל וחומר אל מול גודל הטרגדיה לה גרם המבקש והשלכותיה ארוכות הטווח על קורבנות התאונה. לאחר זאת, כאמור, גזר בית המשפט על המבקש עונש מאסר בפועל של 4 שנים, בנוסף לעונשים שפורטו לעיל.

9. המבקש ערער על חומרת העונש לבית המשפט המחוזי בבאר שבע, וביום 16.7.2015 התקבל ערעורו של המבקש. כב' השופט י' עדן כתב את עיקרי ההנמקה בפסק הדין, אך נותר בדעת מיעוט באשר לתוצאות הערעור. השופט עדן הציע להפחית את עונשו של המבקש לכדי 30 חודשי מאסר לריצוי בפועל, בעוד שלדעת חברי הרוב (כב' השופט י' אלון - נשיא וכב' השופטת ר' ברקאי) יש להפחית את עונשו של המבקש ל-3 שנות מאסר לריצוי בפועל. עם זאת, הוסכם על דעת כלל חברי המותב כי אין מקום, בנסיבות דידן, להטלת ענישה מצטברת על המבקש. באשר למידת הרשלנות ומידת האשם, קבע השופט עדן, כי:

"אמנם אין מדובר ברשלנות בדרגה נמוכה, אך אינני מוצא כי מדובר ברשלנות בדרגה גבוהה מאוד, ונעדרת היא נסיבה חריגה לחומרה. לא נלוו לרשלנות עבירות נוספות, המערער [המבקש] נהג את האוטובוס במהירות מותרת, בנתיב בו הוא אמור לנסוע, ואין לשכוח כי האירוע נגרם גם בשל מצב הדברים אשר נוצר בכביש [...]. אין מדובר ברשלנות בדרגה נמוכה. מדובר בנהג רכב ציבורי אשר מחויב ליתן דעתו ותשומת ליבו לדרך ולאשר בשוליה בצמוד לנתיב נסיעתו".

10. אשר למשך הזמן בו התרחש המחדל הרשלני, התגלעה מחלוקת בין השופטים. בעוד שהשופט עדן סבר, כי "מדובר ברשלנות אשר בפועל הינה בפרק זמן קצר, והגם שאין להגדירה 'רגעית', עדיין אין היא רשלנות מתמשכת";



קבע הנשיא אלון, כי מדובר ב"מחדל רשלני מתמשך". כאמור, לאור הרשלנות הגבוהה שגילה המבקש ולאור העובדה כי מדובר בנהג אוטובוס ציבורי, החליטו, כאמור, שופטי הרוב, כי יש להעמיד את עונש המאסר בפועל על 3 שנים. יתר רכיבי גזר הדין נותרו בעינם.

הבקשה לרשות ערעור

11. ביום 26.8.2015 הוגשה הבקשה לרשות הערעור שלפניי, הנוגעת לחומרת עונש המאסר בפועל בלבד. המבקש טוען כי המקרה דנן מצדיק מתן רשות ערעור מן הטעמים אשר יפורטו להלן.

12. ראשית, טוען המבקש כי עולה, במקרה דנן, שאלה עקרונית כללית והיא: "אימתי ראוי להשית עונש מרבי, ובפרט עת מדובר בעבירת רשלנות, ועת ישנן נסיבות לקולא המצדיקות הפחתה מתקרת העונש המרבי, וכשנקבע שאין נסיבה מחמירה מיוחדת שמצדיקה עונש מצטבר". בתוך כך, הדגיש המבקש כי יש לתת את הדעת לכך שהעבירה בה עסקין היא עבירה של גרימת מוות ברשלנות, כאשר הקביעה בדבר עצם קיומה של רשלנות הינה קביעה נורמטיבית. המבקש סבור, כי יש לאמץ את דעת המיעוט בנוגע לרמת הרשלנות המיוחסת לו.

13. שנית, טוען המבקש כי ישנן נסיבות אישיות מיוחדות המצדיקות מתן רשות ערעור מטעמי צדק. המבקש בן 62, עלה מרוסיה לישראל בהיותו בן 12, הוא נהג במקצועו, אשר בשנים האחרונות משמש כנהג אוטובוס בחברת "מטרופולין". לאורך כל חייו ניהל המבקש אורח חיים נורמטיבי, הוא נהג מסור ומקצועי, ללא עבר פלילי, אשר מאז התאונה השתנו חייו, ללא היכר, מבחינה נפשית ופיזית.

בתוך כך, פירט המבקש את הנסיבות לקולה המצדיקות התערבות משמעותית בעונש: היות העבירה בגדר עבירת רשלנות; היעדר עבירות נלוות; מדובר באירוע אחד בלבד; הרשלנות אינה חמורה ואין מדובר ברשלנות רבתי; עסקין ברשלנות רגעית ולא מתמשכת; וכן רשלנותו התורמת של נהג המשאית; וכיצא באלה נסיבות נוספות לקולה. עוד טען המבקש, כי היה מקום ליתן משקל רב יותר להודאה באשמה ולחיסכון בזמן שיפוטי; להיעדר עבר פלילי; לעברו התעבורתי שאינו מכביד; לחלוף הזמן מאז התאונה; ולעמדת שירות המבחן לגבי השלכות מאסר ממושך על המבקש ועל מצבו הנפשי.

הצטברות כלל הנסיבות האישיות של המבקש, כמו גם הנסיבות האחרות לקולה במקרה דנן, מביאה תיק זה, כך נטען, לגדר אותם מקרים "חריגים ומיוחדים" המצדיקים מתן רשות ערעור. זאת, גם בהיעדר שאלה כללית ועקרונית החורגת מעניינו הפרטי של המבקש.

14. בנוסף, נטען על ידי המבקש כי קיומה של דעת מיעוט מהווה טעם מצטבר לקבלת הבקשה לרשות ערעור. לטענתו, דעת המיעוט הייתה מנומקת, מפורטת, כאשר שופט המיעוט היה זה שכתב את עיקרי ההנמקה בפסק הדין של בית המשפט המחוזי, כאשר קביעתו העקרונית, בדבר העדר הצדקה לענישה מצטברת, התקבלה על דעת כל שופטי ההרכב.



15. לאחר שבחנתי את הבקשה שלפניי, הגעתי לכדי מסקנה כי היא אינה עומדת באמות המידה שנקבעו למתן רשות ערעור, ועל כן דינה להידחות.

כידוע, בקשת רשות ערעור ב"גלגול שלישי", בסוגיה שכבר נידונה והוכרעה בשתי ערכאות, תתקבל אך במקרים חריגים, בהם עולה שאלה משפטית כבדת משקל בעלת השלכות רחבות היקף, אשר חורגת מעניינם של הצדדים; או כאשר קיים חשש לעיוות דין חמור או אי צדק של ממש שנגרם למבקש (רע"פ 5540/15 גאוי נ' מדינת ישראל (24.8.2015); רע"פ 5675/15 רדאוש נ' מדינת ישראל (24.8.2015); רע"פ 5431/15 פלוני נ' מדינת ישראל (24.8.2015)).

לא זו אף זו, רשות ערעור לעניין העונש לא תינתן בנקל, אלא במקרים בהם ישנה סטייה קיצונית ממדיניות הענישה המקובלת והראויה במקרים דומים (רע"פ 5658/15 סמירנוב נ' מדינת ישראל (24.8.2015); רע"פ 5316/15 אגבארייה נ' מדינת ישראל (20.8.2015); רע"פ 5205/15 טנוס נ' מדינת ישראל (9.8.2015)).

16. במקרה דנן, אינני סבור כי עונש המאסר חורג בצורה קיצונית ממדיניות הענישה הנהוגה. פסק דינו של בית המשפט המחוזי הינו מפורט ומנומק ונשקלו במסגרתו כלל השיקולים הצריכים לעניין, לקולה ולחומרה. בין היתר, נתן בית המשפט המחוזי את דעתו לשיקולים הבאים: למידת הרשלנות; לעובדה כי לא נלוו לרשלנות זו עבירות נוספות או נסיבות חריגות לחומרה; למשכו של המחדל הרשלני; להיותו של המבקש נהג רכב ציבורי, אשר נדרשת ממנו חובת זהירות גבוהה; ולבסוף, לתוצאותיה הטראגיות הקשות של התאונה. אין בעובדה כי פסק דינו של בית המשפט המחוזי ניתן ברוב דעות, כאשר דעת המיעוט סברה כי יש להקל במידה נוספת בעונש, כדי לשמש בסיס להתערבות בעונשו של המבקש. על כן, ומאחר שאין בפנינו סטייה מרמת הענישה הנהוגה, ובוודאי שאין מדובר בסטייה ניכרת, אין מקום להיענות לבקשת רשות הערעור.

17. נוכח האמור לעיל, הבקשה לרשות ערעור נדחית.

ניתנה היום, י"ט באלול התשע"ה (3.9.2015).

ש ו פ ט