

## רע"פ 698/14 - מוחמד אלג'בור נגד מדינת ישראל

### בית המשפט העליון

רע"פ 698/14

לפני: כבוד השופט א' שהם

המבקש: מוחמד אלג'בור

נגד

המשיבה: מדינת ישראל

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בבאר שבע, מיום 25.12.2013, בע"פ 1581-08-13, שניתן על-ידי כב' השופטים ר' יפה-כ"ץ - סג"נ; י' צלקובניק; י' רז-לוי

בשם המבקש: עו"ד אבי אזולאי

### החלטה

1. לפניי בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בבאר שבע (כב' השופטים: ר' יפה-כ"ץ - סג"נ; י' צלקובניק; י' רז-לוי), בע"פ 1581-08-13, מיום 25.12.2013, במסגרתו התקבל ערעורו של המבקש על גזר דינו של בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע (כב' השופט ד' לנדסמן - סג"נ), בגמ"ר 681-08-10, מיום 14.7.2013.

רקע והליכים קודמים

2. על פי עובדות כתב האישום, ביום 22.2.2010, נהג המבקש במשאית מכיוון באר-שבע לכיוון צומת הערבה. בעת שהתקרב המבקש עם המשאית לעקומה חדה ימינה, סטתה המשאית בחדות שמאלה, עברה לנתיב הנסיעה הנגדי, ופגעה ברכב פרטי שנסע בנתיב זה. כתוצאה מהתאונה מצאו את מותם חמישה בני משפחה. בכתב האישום נטען, כי התאונה נגרמה עקב נהיגתו הרשלנית של המבקש במשאית. הרשלנות התבטאה בנסיעה במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך וגבוהה מן המותר (93 קמ"ש, כאשר המהירות המותרת הינה 80 קמ"ש), למרות תמרורי אזהרה שהוצבו במקום; סטיה עם המשאית למסלול הנסיעה הנגדי; ונהיגה במשאית, שהיא כלי רכב ארוך וכבד אשר בעצם הנהיגה בו טמונה סכנה, מבלי לנקוט באמצעי זהירות סבירים, ותוך נהיגה בקלות ראש.

על יסוד העובדות שפורטו לעיל, יוחסו למבקש 5 עבירות של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה).

3. המבקש כפר באחריותו לגרימת התאונה, ולפיכך התנהל דיון הוכחות בפני בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע (להלן: בית המשפט לתעבורה). בית המשפט לתעבורה שמע את העדים, צפה בתיעוד של שחזורים וחקירות שנערכו למבקש, בחן דו"חות שנערכו ביחס לתקינות הבלמים של המשאית, וכן נתן דעתו לחוות דעת מומחה מטעם המבקש. יצוין, כי פענח נתוני הטכוגרף של המשאית, הראה כי הנהג נסע במהירות של 93 קמ"ש עובר לתאונה, ואולם נתגלו בהמשך קשיים טכניים לא מבוטלים אשר יצרו ספק לעניין תקינותו של הטכוגרף. לפיכך, נמנע בית המשפט לתעבורה מלהסתמך על נתוני הטכוגרף.

בית המשפט לתעבורה התבסס, בין היתר, על הכלל לפיו סטיה של נהג מנתיב הנסיעה המיועד לו, מהווה הוכחה לכאורה לנהיגה רשלנית. במקרה מעין זה, עובר נטל ההוכחה אל הנאשם, אשר נדרש להוכיח כי נהג כראוי (רע"פ 1713/93 בוקובזה נ' מדינת ישראל (7.6.1993)). המבקש השמיע, במהלך הדיון בבית המשפט לתעבורה, טענות שונות לגבי האפשרות כי נגרמה תקלה בבלמים, בדבר חפץ שנפל על ראשו עובר לתאונה, ולעניין המהירות בה נסע. בית המשפט לתעבורה דחה את טענותיו אלה של המבקש, אשר נמצאו בלתי אמינות. לעומת זאת, מצא בית המשפט כי גרסת התביעה הוכחה מעל לכל ספק סביר, למעט הטענה כי המבקש נהג במהירות של 93 קמ"ש עובר לתאונה.

בית המשפט לתעבורה הגיע למסקנה כי "הסיבה לסטיית הנאשם [המבקש] היתה חוסר עירנות או הירדמותו, אני קובע כי התאונה ארעה בשל רשלנותו של הנאשם, רשלנות גבוהה אשר תוצאותיה היו אבדן חיי אדם". זאת, בעיקר בשים לב לדבריו של המבקש עצמו, בעת חקירתו הראשונה במשטרה, ולפיהם: "לא הייתי ער [...] לא הייתי ער לעצמי [...] ואם הייתי ער, הייתי סוטה ימינה, סוטה לשולי הדרך". לאור חומרת העבירה, מידת הרשלנות שהתגלתה בהתנהגותו של המבקש, והתוצאה הקשה של נהיגה רשלנית זו, קבע בית המשפט לתעבורה כי מדובר במקרה חריג, אשר מצדיק הרשעה בחמש עבירות נפרדות. לפיכך, הרשיע בית המשפט לתעבורה את המבקש, ביום 3.3.2013, בחמש עבירות של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה, כמבוקש על-ידי המאשימה.

4. גזר הדין בעניינו של המבקש, ניתן ביום 14.7.2013, על-ידי בית המשפט לתעבורה. בית המשפט הדגיש את רמת הזהירות הגבוהה הנדרשת מנהג הנוהג ברכב כבד. בנוסף, התייחס בית המשפט לתקדים בעניינו של נהג אוטובוס שגרם ברשלנות למותם של חמישה נוסעים, ונגזרו עליו 54 חודשי מאסר בפועל (עפ"ת 12-03-6532). בית המשפט ציין כי המבקש הוא אדם נורמטיבי, אך בבואו לגזור את הדין יש ליתן משקל בכורה ל"דרגת הרשלנות" הגבוהה,

ולחומרת התוצאה במקרה הנדון. לאחר זאת, נגזרו על המבקש העונשים הבאים: 5 שנות מאסר לריצוי בפועל; שנת מאסר על תנאי, למשך שלוש שנים; ופסילה מלהחזיק רישיון נהיגה לרכב כבד למשך 20 שנה, ולרכב פרטי למשך 10 שנה.

5. המבקש ערער לבית המשפט המחוזי בבאר שבע על הכרעת הדין ועל גזר הדין, ואולם הוא החליט בהמשך לצמצם את טיעוניו ולהשיג על גזר הדין בלבד. בפסק הדין שניתן בערעור, קבע בית המשפט המחוזי, כי אכן ראוי היה להרשיע את המבקש במספר עבירות של גרימת מוות ברשלנות. זאת, לאור התוצאות הקשות של התאונה, ובהתאם להלכות שקבע בית משפט זה. בית המשפט המחוזי הוסיף ועמד על חובת הזהירות המוגברת החלה על נהג רכב כבד, ובפרט נוכח תנאי הדרך בה אירעה התאונה, אשר דרשו נהיגה זהירה במיוחד. לפיכך, קבע בית המשפט המחוזי כי התנהגותו של המבקש עלתה כדי "רשלנות ניכרת מאד". יחד עם זאת נקבע, כי בנסיבות העניין לא היה מקום לקבוע כי המבקש נרדם בזמן נהיגה, שכן ניתן לייחס לאמירתו "לא הייתי ער", משמעות של חוסר ערנות ולא בהכרח מדובר בהירדמות. כמו כן, נקבע בפסק הדין, כי לא הוכח קיומו של פגם בבלמים, ומנגד גם לא הוכחה המהירות בה נסעה המשאית, עובר לתאונה. בשל כך נקבע, כי רמת הרשלנות שהתגלתה בהתנהגות המבקש, היתה חמורה פחות מזו שנקבעה על-ידי בית המשפט לתעבורה. לפיכך, החליט בית המשפט המחוזי להקל בעונשו של המבקש ולהעמיד את העונש על ארבע שנות מאסר לריצוי בפועל, במקום חמש שנים כפי שנקבע בגזר דינו של בית המשפט לתעבורה. יתר רכיבי גזר הדין נותרו בעינם.

#### בקשת רשות הערעור

6. בבקשה שלפניי נטען, כי עניינו של המבקש מעלה שאלות משפטיות בעלות חשיבות ציבורית. לטענת המבקש, ראוי כי בית משפט זה יכריע בעניין "אמות המידה" לקביעת מידת הרשלנות במקרים של תאונות דרכים קטלניות; בשאלה האם יש לייחס לנאשם במקרים מעין אלו עבירה אחת או מספר עבירות; ובשיקולים הראויים לקביעת העונש. המבקש הוסיף וטען, כי העונש שנגזר עליו מבטא "סטייה ניכרת ממדיניות הענישה"; וכי הערכאות הקודמות שגו בבואם לקבוע את מידת הרשלנות בה נהג המבקש, ולמעשה היא נמצאת "ברף הנמוך ביותר".

#### דין והכרעה

7. הלכה מושרשת בשיטת משפטנו היא, כי רשות ערעור "בגלגול שלישי", תינתן רק במקרים המעוררים שאלה משפטיות כבדות משקל או סוגיה רחבת היקף, וכן במקרים חריגים בהם מתעורר חשש לעיוות דין או משיקולי צדק כלפי המבקש (רע"פ 319/14 חמו נ' מדינת ישראל (18.3.2014); רע"פ 7683/13 פרלמן נ' מדינת ישראל (23.2.14); רע"פ 4918/13 כהן נ' מדינת ישראל (18.2.14)). המבקש טען, כאמור, כי עניינו מעורר שאלות מהותיות בדבר אופן גזירת הדין במקרים של תאונות דרכים קטלניות. ואולם, הלכה ולמעשה, הפסיקה המנחה בנושאים אלו נקבעה זה מכבר על-ידי בית משפט זה, כפי שיפורט להלן. טענותיו של המבקש נוגעות לאופן יישומן של ההלכות בלבד, ולפיכך הבקשה אינה חורגת מעניינו הפרטי.

יתר על כן, הבקשה לרשות ערעור נוגעת למידת עונשו של המבקש בלבד. כידוע, השגה על חומרת העונש אינה מצדיקה מתן רשות ערעור, למעט במקרים חריגים בהם העונש חורג באופן קיצוני ממדיניות הענישה הראויה והמקובלת בעבירות דומות (רע"פ 319/14 חמו נ' מדינת ישראל (18.3.2014); רע"פ 792/14 סבאג נ' מדינת ישראל (16.3.2014); רע"פ 617/14 לוי נ' מדינת ישראל (4.3.2014)). העונש שנגזר על המבקש אינו קל, ואולם בשים לב לרמת ההתרשלות המיוחסת למבקש, ולתוצאה הקשה ביותר שנגרמה עקב רשלנותו, לא מצאתי כי העונש חורג ממדיניות הענישה הראויה. גם לאחר עיון מעמיק בבקשה למתן רשות ערעור ובנספחיה, לא מצאתי בה טעמים המצדיקים עריכתו של דיון נוסף בגזר דינו של המבקש, בפני בית משפט זה. מטעמים אלו, דינה של הבקשה להדחות.

8. למעלה מן הצורך, אדרש בקצרה לגופן של הטענות העיקריות העולות מן הבקשה. בפתח הדברים יצוין, כי בית משפט זה עמד, לא אחת, על המקרים בהם ראוי להרשיע נאשם במספר עבירות מצטברות, ובאילו מקרים מדובר ב"מעשה אחד", הגורר הרשעה בעבירה אחת בלבד (ראו, לעניין זה, סעיף 186 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב-1982). לצורך כך נקבעו בפסיקה שני מבחני עזר. המבחן הראשון הוא עובדתי, ובגדרו יש לבחון את הנסיבות העובדתיות של ביצוע העבירה; והשני הוא מבחן מוסרי, המופעל בהתאם לשיקולים הנורמטיביים הנגזרים מאופי העבירה ונסיבותיה, ובכלל זה גם שיקולי הרתעה. בהתאם לכך, נפסק כי:

"השאלה מהו מעשה אחד נבחנת בכל מקרה ומקרה לפי נסיבותיו ואמת-המידה לעניין זה איננה רק פיזית אלא גם נורמטיבית-ערכית. שניים הם מבחני העזר אשר פותחו בפסיקה לצורך הכרעה בסוגייה זו: המבחן הצורני-עובדתי הבוחן האם הפעולות, אף שהן עוקבות ובוצעו ברצף, נפרדות וניתנות לפיצול; והמבחן המהותי-מוסרי, בגדרו יש לבחון, בין היתר, את חשיבותו של הערך הנפגע, את ריבוי הנפגעים ואת השיקול המוסרי אליו מצטרף גם שיקול ההרתעה [...] בענייננו מדובר באירוע תאונה אחד ובמובן הפיזי לא ניתן אכן לפצלו לפעולות נפרדות. אולם, סבורני כי המבחן המהותי-מוסרי מחייב במקרה דנן את המסקנה כי אין לראות במעשיו של המערער מעשה אחד לצורך גזירת העונש." (ע"פ 8748/08 ברכה נ' מדינת ישראל (10.10.2011)).

בית משפט זה הוסיף וקבע, כי מבחני העזר האמורים, רלוונטיים גם כאשר מדובר בעבירה של גרם מוות ברשלנות (רע"פ 4157/06 פלוני נ' מדינת ישראל (25.10.07)). ביחס לכך נקבע, באחד המקרים, כי העובדה שמדובר ביסוד נפשי של רשלנות, עשויה להוות שיקול כנגד גזירת עונשים מצטברים, אולם מנגד יש לשקול גם את תוצאותיה של עבירת הרשלנות (ע"פ 4089/07 סייף נ' מדינת ישראל (6.5.2010)). על יסוד הדברים הללו, נמצא כי במקרה שלפנינו, וכפי שנקבע על-ידי הערכאות הקודמות, בדין הורשע המבקש בחמש עבירות נפרדות של גרם מוות ברשלנות. ההצדקה לכך נעוצה בחומרת העבירה ונסיבותיה, לרבות דרגת הרשלנות שהתגלתה בהתנהגותו של המבקש, ובפרט לאור התוצאות הקשות של התאונה.

9. שאלה נוספת אשר לטענת המבקש מצריכה דיון, עוסקת בקביעת עקרונות מנחים לענישה במקרים של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות. אף שאלה זו, נדונה זה מכבר בפסיקה, ונקבעו בה שלושה כללים:

"האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה. השני, בדרך-כלל הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופייה המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם ע"י אנשים נורמטיביים.

השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות. " (ע"פ 6755/09 אלמוג נ' מדינת ישראל (16.11.2009)).

עיון בעונש שהושת על המבקש במקרה דנן, מלמד כי כללים אלו יושמו בעניינו, באופן הולם. נגזר עליו עונש מאסר בפועל, וניתן משקל מסוים להיותו של המבקש אדם נורמטיבי. בבואם לגזור את דינו של המבקש, הדגישו הערכאות הקודמות, את דרגת הרשלנות המשתקפת מהתנהגותו בעת התאונה, כפי שיפורט להלן.

10. הטענה השלישית אותה מעלה המבקש נוגעת לחומרת הרשלנות בעניינו. כאמור לעיל, המבקש טוען כי מידת הרשלנות שהתגלתה בהתנהגותו נמצאת "בקצה הסקלה הימנית, קרי - ברף הנמוך ביותר של הרשלנות". אין בידי לקבל טענה זו. בית המשפט לתעבורה קבע כי רשלנותו של המבקש היתה "גבוהה לאין שיעור". בבית המשפט המחוזי ניתנה פרשנות מקלה יותר עם המבקש לדבריו בחקירה, ובהתאם לכך נקבע כי רמת הרשלנות לא היתה כה גבוהה, כפי שקבע בית המשפט לתעבורה. כזכור, קביעתו זו של בית המשפט המחוזי הובילה להפחתה בעונש המאסר שנגזר על המבקש. ואולם, גם בית המשפט המחוזי קבע כי מדובר ברשלנות "ניכרת מאד", ולמצער - רשלנות ש"אינה מבוטלת". קביעותיהן של הערכאות הקודמות בעניין מידת הרשלנות, מבוססות על בחינה עובדתית של נסיבות המקרה, ולו מטעם זה אין מקום להתערב בהן (רע"פ 329/14 פושינסקי נ' מדינת ישראל (19.3.2014)).

11. אכן, לא הוכח כי המבקש נהג במהירות העולה על המותר, וכן לא הוכח כי הוא נרדם במהלך הנהיגה. למרות זאת נקבע, כאמור, כי התנהגותו עלתה כדי רשלנות ברמה גבוהה. קביעה זו התבססה על כך שהמבקש הוא נהג מקצועי, ממנו נדרשת רמת זהירות גבוהה במיוחד. בנוסף, ניתן דגש מיוחד לעובדה שהמבקש נהג במשאית, שהיא רכב כבד ומסוכן, מעצם טיבו וטבעו. כבר נפסק על-ידי בית משפט זה, ועמד על כך גם בית המשפט לתעבורה, כי:

"כל רשלנות בנהיגה ברכב כבד, כשלעצמה, היא חמורה. שכן, זהו כלי קטלני, שפגיעתו עלולה לגרום לתוצאות קשות ביותר, והוא מחייב את הנהגים בו לנהוג ברמה מקצועית גבוהה ובזהירות מיוחדת. עם זאת, יש להתחשב, כמובן, בנסיבותיו של כל מקרה באופן אינדיבידואלי" (ע"פ 160/00 מדינת ישראל נ' טייב (15.2.2000)); וראו גם רע"פ 3761/11 חלף נ' מדינת ישראל (18.5.2011)

נוסף על כך, הדגישו הערכאות הקודמות בהחלטותיהן את תנאי הדרך במקום התאונה (כביש צר, משופע ומפותל), אשר דרשו נקיטת זהירות מיוחדת מצד המבקש. לכך יש להוסיף גם את הודאתו של המבקש, בדבריו "לא הייתי ער". גם הפירוש המקל עם המבקש, שאינו רואה בכך הודאה בהירדמות בזמן נהיגה, מעיד על קיומה של רשלנות ניכרת, כפי שקבע בית המשפט המחוזי.

12. לסיום ייאמר שוב, כי העונש שנגזר על המבקש אינו עונש קל, אך הוא אינו חורג ממדיניות הענישה הראויה. זאת, בפרט לאחר שבית המשפט המחוזי כבר התערב בגזר הדין והקל בעונשו של המבקש. מדובר בעונש המבטא את הערך הנעלה של חיי אדם, את חומרת העבירה של גרם מוות ברשלנות, את מידת הרשלנות בה נהג המבקש, ואת התוצאות הטראגיות של התאונה - מותם של חמישה בני משפחה. תוצאותיו הקשות של המקרה דנן מהוות תמרור אזהרה נוסף לכל נהג, ובפרט לנהגים הנוסעים ברכבים כבדים, תמרור אשר שב ומזכיר כי יש לנהוג בזהירות מירבית, ולנקוט כל אמצעי, על מנת למנוע אבדן חיי אדם בתאונות דרכים.

13. לאור האמור, בקשת רשות הערעור נדחית בזאת.

ניתנה היום, כ"ג באדר ב' התשע"ד (25.3.2014).

שׁוֹפֵט

---