

עפ"ת 6009/12/13 - פאדל סעידה נגד מדינת ישראל - לשכת תביעות גליל-משטרת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים

17.4.14

עפ"ת 6009-12-13 סעידה נ' מ.י. לשכת תביעות גליל-משטרת ישראל
תיק חיצוני:

בפני כב' השופט כמאל סעב	
המערער	פאדל סעידה
נגד	
המשיבה	מדינת ישראל - לשכת תביעות גליל-משטרת ישראל

בשם המערער - עו"ד גב' אמירה רינגר ועו"ד י. סטולר.

בשם המשיבה - עו"ד רמי סלאמה.

פסק דין

לפניי ערעור על פסק דינו של בית המשפט השלום לתעבורה בעכו, (להלן: "**בית משפט לתעבורה**"), אשר ניתן ביום 01/09/13 (הכרעת הדין) וביום 20/10/13 (גזר הדין), על ידי כב' השופט יעקב בכר, בתיק ת"ד 10254-05.

הערעור מופנה כנגד הכרעת הדין ולחילופין כנגד גזר הדין.

המערער הובא לדין בבית משפט לתעבורה בגין העבירות הבאות:

נהיגה רשלנית - עבירה לפי סעיף 62 (2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] התשכ"א-1961 (להלן: "**הפקודה**"), ביחד עם סעיף 38 (2)(3) לפקודה, עבירה של גרימת נזק לפי תקנה 21 (ב)(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961 - (להלן: "**התקנות**"), בצירוף סעיף 68 לפקודה, עבירה של אי מתן זכות קדימה- לפי תקנה 64 (2) לתקנות בהקשר עם סעיף 38 (2) לפקודה וסעיף 68 לפקודה ועבירה של גרימת חבלה של ממש - לפי סעיף 38 (3) לפקודה.

בעובדות כתב האישום נטען כי ביום 08/07/04 (להלן: "**יום התאונה**"), בשעה 09:45 או בסמוך לכך, נהג המערער ברכב משא תומך מסוג דאף, אליו מחובר נתמך רגיל מסוג קליין בהתאם לפרטי הרישוי המופרטים בכתב האישום ונסע

בכביש היציאה מכפר מג'ד אל כרום מזרח מכיוון צפון לכיוון דרום והגיע לצומת עם כביש 85 בקילומטר ה- 17.4 (להלן: "**הצומת**").

באותה עת ומשמאל לכיוון נסיעת המערער בכביש 85, נסע אופנוע מסוג הונדה (להלן: "**האופנוע**") מכיוון מזרח לכיוון מערב.

נטען עוד בכתב האישום כי עקב נהיגתו הרשלנית של המערער, בהגיעו לצומת ומבלי לציית להוראות התמרור ב- 37 המוצב בכיוון נסיעתו, נכנס אל הצומת בפנייה שמאלה מבלי לתת זכות קדימה לאופנוע ובדרך זו חסם את הכביש בפני רוכב האופנוע וגרם להתנגשות - (להלן: "**התאונה**").

כתוצאה מהתאונה, רוכב האופנוע נחבל חבלות של ממש המתבטאות בין היתר בשברים בחלקי גופו וכי עד להגשת כתב האישום, הוא היה שרוי במצב של תרדמת תת קטטונית (צמח).

המערער כפר בעובדות כתב האישום ובית המשפט לתעבורה שמע את ראיות הצדדים והרשיעו בדין ובהמשך גזר את דינו לעונשים הבאים:

6 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים, כמפורט בגזר הדין, 2,000 ₪ קנס או 20 ימי מאסר תמורתו - הקנס ישולם בעשרה תשלומים, פסילה בפועל של 15 חודשים בניכוי 60 ימי פסילה מנהלית ופסילה על תנאי למשך 5 חודשים ולתקופה של 3 שנים, כמפורט בגזר הדין.

כאמור, הערעור מופנה כנגד הכרעת הדין ולחילופין כנגד גזר הדין.

הכרעת הדין של בית משפט לתעבורה:

בית משפט לתעבורה סקר את הראיות שהובאו בפניו כשבסעיף 6 להכרעת הדין (עמוד 45) הביא את העובדות שאינן שנויות במחלוקת ובין השאר, העובדות הבאות:

המערער נהג ביום התאונה ברכב שפרטיו הובאו בכתב האישום ובמקום שבו התרחשה התאונה.

בו בזמן ובאותו מקום, נסע רוכב האופנוע מכיוון מזרח לכיוון מערב. אין מחלוקת כי מהירות האופנוע לא פחתה מ- 105.5 קמ"ש.

אין מחלוקת כי בכיוון נסיעת המערער היה מוצב תמרור ב- 37.

עמוד 2

הכביש שבו אירעה התאונה הינו כביש בין עירוני והמהירות המרבית המותרת בו היא 90 קמ"ש.

שדה הראייה של המערער מקו העצירה בצומת מג'ד אל כרום מזרחה לכיוון צומת דיר אל אסד, אינו פוחת מ- 600 מטר.

המערער נכנס לצומת תוך פנייה שמאלה ועקב כך חסם את מסלול נסיעתו של רוכב האופנוע שהתנגש במשאית וכתוצאה מכך נגרמה התאונה.

האופנוע פגע עם חזיתו בדופן שמאל אחורי של רכב המשא בו נהג המערער, בדופן גלגל שלישי מקדימה. התאונה התרחשה בצומת בנתיב הנסיעה השמאלי מתוך שני נתיבים.

עקב התאונה רוכב האופנוע נפצע קשה, שהה תקופה בתרדמת ממושכת, סבל מפגיעה רב מערכתית בגופו ולבסוף נפטר בבית החולים "תל - השומר".

בית משפט לתעבורה קבע כי אין מחלוקת לכך שבמידה ורוכב האופנוע היה נוסע במהירות המותרת של 90 קמ"ש, התאונה הייתה נמנעת.

לאחר מכן, פנה בית משפט לתעבורה ובחן את השאלה האם המערער יכול היה להבחין ברוכב האופנוע בטרם כניסתו לצומת ומצא כי על פי שיטת החישוב המקובלת במקומותינו, בין אם רוכב האופנוע היה נוסע במהירות המינימאלית שנקבעה על ידי הבוחן (105.5 קמ"ש) ובין אם נסע במהירות המופרזת (180 קמ"ש), הוא היה מצוי בתחום שדה הראייה של המערער.

בית משפט לתעבורה קבע כי רוכב האופנוע יכול היה להימצא מחוץ לתחום שדה הראייה של המערער במידה והוא, רוכב האופנוע, היה נוסע במהירות של 280 קמ"ש. בית משפט לתעבורה קבע כי אפשרות זו בלתי סבירה. וכך קבע בעניין זה:

"... לנסוע מעל ל- 280 קמ"ש, אפשרות בלתי סבירה, ואני שולל אפשרות זו".

בית המשפט לתעבורה המשיך וקבע כי רוכב האופנוע היה מצוי בתחום שדה הראייה של המערער ולכן היה על האחרון להבחין בו בטרם כניסתו לצומת.

בית משפט לתעבורה לא קיבל את האפשרויות שהועלו על ידי ההגנה ואשר לפיהן עצר רוכב האופנוע בשול הדרך או בתחנת האוטובוס, וזאת משום שתחנת האוטובוס נמצאת מעבר לתחום שדה הראייה של 600 מטר ונמצאת במרחק של קילומטר ממקום התאונה.

לדעת בית משפט לתעבורה, גם אם רוכב האופנוע אכן עצר בשול הדרך, בתחום שדה הראייה, עדיין יכול היה המערער לתת את הדעת גם כן על המתרחש בשול הדרך ובתחום שדה הראייה שעמד לרשותו ובנסיבות אלה גם היה עליו להבחין ברוכב האופנוע עוצר בצד הדרך.

בית משפט לתעבורה המשיך ובחן את השאלה האם המערער התרשל והפר חובה שמוטלת על מי שנוהג ברכב תעבורתי ודורשת ממנו לנקוט באמצעי הזהירות המתבקשים. בית משפט לתעבורה הפנה לתקנה 64(ד) לתקנות שקובעת כי על מי שמתקרב לצומת ולפניו מוצב תמרור שמחייבו לעצור, לעצור במקום שבו:

"... (ש)יוכל לראות את התנועה בדרך החוצה, ואם סומן קו עצירה - לפני קו העצירה, וייתן את זכות הקדימה לרכב אחר המתקרב או הנכנס לצומת מכביש אחר".

בית משפט לתעבורה הפנה גם, לתקנה 1 שבה מוגדרת זכות קדימה בהא לישנא:

"אי המשכת הנסיעה או התחלתה כאשר על ידי כך עלול הנוהג ברכב הנדרש לתת זכות קדימה לנוהגים ברכב אחר, לאלצם לסטות מקו נסיעתם או לשנות את מהירות נסיעתם".

בית משפט לתעבורה המשיך וקבע כי משקיימת חובה על נהג לתת זכות קדימה לרכב אחר, משמעות הדבר שעל אותו נהג מוטלת החובה להימנע מלחצות נתיב או להיכנס לצומת, כאשר כניסתו עלולה להפריע לרכב אחר וכי הוא יהיה רשאי לעשות זאת רק:

"... אלא אם כן היא - [כך במקור, (צ. ל. היה)], משוכנע שחציית הנתיב או הצומת לא תהווה סיכון לרכב הנוסע במסלול הנגדי ואשר עשוי להגיע לצומת בטרם ישלים חציית הצומת או נתיב הנסיעה".

בית משפט לתעבורה המשיך וציין כי בכיוון נסיעת המערער היה מוצב תמרור עצור ולכן מוטלת עליו החובה לתת זכות קדימה לרכב שנוסע בכביש 85, כמתחייב על פי התמרור.

עוד נקבע כי המערער עצר את רכבו בטרם הכניסה לצומת וכי לו היה המערער נוהג בזהירות הנדרשת ובוחן את הכביש, יכול היה:

"...להבחין באופנוע המתקרב במהירות עצומה אל הצומת. הנאשם לא הבחין כלל באופנוע ונכנס לצומת, אשר על כן התרשל בנהיגתו".

בית משפט לתעבורה המשיך וקבע כי לו המערער:

"..היה מבחין ברוכב האופנוע מתקרב אליו במהירות עצומה, לא היה נכנס לצומת גם אם האופנוע היה במרחק גדול וזאת בהתחשב באורכה של המשאית (18 מטר). בזמן שלוקח למשאית לפנות הצומת במלואו (מעבר ל- 7.43 שניות אשר נקבעו כזמן שלקח לנאשם עד מקום עצירתו כשהוא חוסם את שני הנתיבים)".

בית המשפט לתעבורה הפנה גם לדברי המערער שאמר:

"אם הייתי רואה את האופנוע ממרחק זה (300 מטר י.ב.) והייתי יכול לדעת שאני לא יכול לעבור את הצומת הייתי מחכה".

על יסוד כל אלה, מצא בית משפט לתעבורה כי המערער התרשל בנהיגתו, אולם הוא לא הסתפק בכך, הלך ובחן את השאלה: האם גם רוכב האופנוע התרשל?

בהקשר לשאלה הנ"ל, הביא בית משפט לתעבורה את טענות המערער וכתב בעניין זה את הדברים הבאים:

"אני קובע כי רוכב האופנוע, המנוח, התרשל בנהיגתו. לרשלנותו של רוכב האופנוע שתי פנים. נהיגה במהירות מופרזת וכן הגיב באיחור לסכנה שצצה לו. המהירות המקסימאלית המותרת במקום בו אירעה התאונה הייתה 90 קמ"ש. מממצאיו של הבוחן עולה כי רוכב האופנוע נסע במהירות מעל המותר. הבוחן קבע כי המהירות המינימאלית בה נסע המנוח הייתה כ- 105.5 קמ"ש, אולם לדעתו, אין לדעת במדויק באיזה מהירות נסע רוכב האופנוע. והוא לא שלל את האפשרות שהוא נסע במהירות של 180 קמ"ש".

בהמשך, קבע בית המשפט לתעבורה על סמך עדות הבוחן מטעם המשיבה כי לו רוכב האופנוע היה נוסע במהירות המותרת 90 קמ"ש, והיה מגיב באותו מקום בו הגיב בזמן התאונה, הוא היה עוצר במרחק של 25.69 מטר לפני מקום האימפקט - התאונה, כך שלו רוכב האופנוע היה נוהג במהירות המותרת, התאונה הייתה נמנעת.

על יסוד כל אלה, קבע בית משפט לתעבורה כי נהג האופנוע התרשל שעה שנהג באופנוע במהירות מופרזת וגם בכך שהוא הגיב באיחור לסכנה:

"שצצה לו בדרך. ולא בלם מיד משהבחין בכניסת המשאית לצומת".

בית משפט לתעבורה המשיך ובחן את שאלת הקשר הסיבתי, קיומו או ניתוקו עקב רשלנות רוכב האופנוע.

בית משפט לתעבורה ציין כי שאלה זו תיבחן מנקודת מבט של מבחן הצפיות; בחן ומצא כי אין ברשלנות רוכב האופנוע כדי לנתק את הקשר הסיבתי כי בעניין זה דרוש:

"..שגורם זה (גורם זר מתערב), יהיה אירוע מחוץ לצפיות הסבירה אם הגורם הזר ניתן לצפייה, הרי לא ינתק הקשר הסיבתי".

לדעת בית משפט לתעבורה רשלנותו של המנוח, רוכב האופנוע, בנסיעתו במהירות מופרזת זו רשלנות צפויה:

"..אותה יכול וצריך היה הנאשם לצפות, ובכך מתבטאת רשלנותו" - של המערער.

בית משפט לתעבורה הוסיף וציין כי מהירות גבוהה ונסיעה של:

"..כלי רכב לרבות אופנועים המתקרבים לצומת היא מסוג ההתנהגות שעל נהג לצפות, ועל כל נהג לוודא שבמהלך חציית מסלול נסיעה האפשרות שיגיע רכב או אופנוע טרם שיסיים חצייתו ואפילו מדובר ברכב או אופנוע הנוסע מהר מאוד, הינה אפשרות סבירה".

בית משפט לתעבורה הפנה לפסק הדין בע"פ (חיפה) 1038/00, **מדינת ישראל נ' יניב כדורי**, (ניתן ביום 21.12.2000), ואשר בו התייחס בית משפט זה לשאלת התערבותו של גורם זר וקבע כי התערבות גורם זר המשתלבת תוך מעשה הרשלנות המקורי או בא אחריו ואשר נוטל חלק ביצירת הנזק, אין בה כשלעצמה כדי לפטור את גורם הנזק הראשוני מן האחריות - ע"א 402/75, **אסתר עלגביש נ' מדינת ישראל**, (ניתן ביום 5.4.75) - פ"ד ל(2), עמוד 555, שם בעמוד 574. בפסק דין אחרון זה נאמר כי:

"אומנם, אי אכפתיות לתוצאה, מעשה רצוני (כגון התאבדות) או רשלנות בדרגה גבוהה כמוסבר שם, עשויים לנתק את הקשר הסיבתי, אך כך הוא רק שעה שהסכנה לנפגע או לקרות התאונה היו בלתי ניתנים לצפייה מראש, ולא היה על גורם הנזק לקחת את הגורם הזר בחשבון. די, לצורך הקשר הסיבתי שהאירוע שהתרחש בפועל שייך לקוויו הכלליים, לסוג האירוע שהיה צפוי ושאינו מחמת חוסר זהירות של המזיק".

בית משפט השלום לתעבורה הביא גם את אשר נאמר בע"פ 733/98, **עלי סברי נ' מדינת ישראל**, (ניתן ביום 8.4.99).

זאת ועוד, בית משפט השלום לתעבורה הנכבד הפנה לאמור בע"פ 8827/01, **ישראל שטרייזנט נ' מדינת ישראל**, (ניתן ביום 13/07/2003), תוך שהוא מפנה לדברים הבאים:

"נזכיר בראשית הלכה שנקבעה, ונדע כי התנהגות הנפגע - לרבות התאבדות - וכמותה התערבותו של גורם שלישי במערכת, גם זו גם זו אינן שוללות, באשר הן, קשר סיבתי - משפטי בין מעשה או מחדל של הפוגע לבין התוצאה הפוגעת, והוא - שעה שהפוגע כאדם מן היישוב יכול היה - נורמטיבית - לצפות מראש את שאירע בפועל. ראו, למשל: ע"א 402/75 אסתר עלגביש נ' מדינת ישראל, פ"ד ל(2), 561, 574 ואילך; ע"פ 119/93, לורנס נ' מדינת ישראל, פ"ד מח(4) 1, 37; ע"פ 482/83, ישראל נ' סעיד, פ"ד לח(2), 533, 538, ע"א 350/77, כיתן בע"מ נ' וייס פ"ד לג(2), 785,801; ע"א 542/87 קופת אשראי וחיסכון אגודה הדדית בע"מ נ' עוואד, פ"ד מד(1) 422, 437; דנ"פ 983/02 יעקובוב נ' מדינת ישראל, פ"ד נו(4) 385, 391 - 393. הנה-כי-כן, רשלנות חמורה מצידו של הנפגע, ואפילו מאשר התאבדות - באשר הם- אין בהם כדי לנתק קשר סיבתי משפטי שבין מעשה לבין תוצאה. השאלה היא - לעולם - שאלת הצפיות הראויה, וביתר דיוק: קביעת גדריה של חובת הצפיות הראויה".

בסופו של יום, מצא בית משפט השלום לתעבורה את המערער כמי שהתרשל בשל כך שלא וידא כי הצומת פנוי לפני שפנה שמאלה על אף שיכול היה להבחין ברוכב האופנוע - המנוח, ובכך הפר את חובתו לציית לתמרור ב-37 שהיה מוצב בכיוון נסיעתו ועל כן הרשיעו בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום.

באת כוח המערער סבורה כי בית משפט השלום לתעבורה הנכבד טעה בהרשיעו את המערער בעבירות שיוחסו לו גם בהנחה שהמערער יכול היה להבחין באופנוע ממרחק של 600 מטר. באת כוח המערער טענה כי לא הוכח שניתן לאמוד ולהעריך את מהירותו של האופנוע וכי גם במהירות של 110 קמ"ש, היה באפשרות רוכב האופנוע לעבור את ה-600 מטר הללו כמעט ב-20 שניות.

המערער עצר לפני הצומת וקיים את חובתו על פי תקנה 64(ד) לתקנות והוא יצא לדרך לאחר שוידא כי הכביש פנוי מהכיוון הקרוב אליו ממנו יצא ובהגיעו לנתיב השני, היה עליו גם לוודא כי הכביש פנוי כדי שיוכל להשתלב בדרך בבטחה ולכן נאלץ לעצור שם. המדובר במשאית גדולה וארוכה, כך שהמערער יכול היה להאמין שכלי הרכב המרוחק יבחין בה היטב ויאפשר למערער להשלים את הפנייה וההשתלבות בתנועה.

למערער לא הייתה אופציה אחרת להשתלב בתנועה מלבד זו שבה נקט תוך שבאת כוחו מפנה לעדות הבוחן בעמוד 28, שורה 24. הבוחן ציין כי נהג רכב ארוך מהסוג שבו נהג המערער יכול היה לסמוך על שיקול דעתו של האחר, בענייננו, רוכב האופנוע, שיפעל למניעת התאונה כי:

"אחרת יהיה לו קשה לצאת והוא יצטרך לשהות הרבה זמן בצומת עד שיוכל לצאת".

לדעת באת כוח המערער בית משפט השלום לתעבורה הנכבד לא הסיק את המסקנות המתבקשות בדבר ניתוק הקשר הסיבתי בין רשלנותו של המערער לבין רשלנות רוכב האופנוע שיכל לראות היטב את המשאית החוסמת את מסלולו ולבלום את אופנועו מבעוד מועד.

באת כוח המערער מלינה על כך שבית משפט השלום לתעבורה לא בחן את התנהלות המערער כהתנהגות סבירה בנסיבות העניין, כי הרי קביעתו שהתנהגותו הייתה בלתי סבירה, מחייבת, לכאורה קביעת ההתנהלות הראויה בנסיבות העניין, תוך קביעה מה ואיך היה על המערער לנהל כדי להשתלב בתנועה במיוחד לאור העובדה כי מדובר ברכב שאורכו 18 מטר ומשקלו 51 טון כולל.

באת כוח המערער הפנתה לאמור בע"פ 737/81, **מוחמד בן עבדאללה ג'אבר נ' מדינת ישראל**, (ניתן ביום 01/02/82) - במקרה זה נהג רכב פרטי שנסע בנתיב הימני התנגש באוטובוס שביקש להשתלב בתנועה וכתוצאה מכך נהג הרכב הפרטי נהרג. בית המשפט העליון מצא כי נהג הרכב הפרטי יכול היה להבחין באוטובוס ולעבור לנתיב הימני ובכך למנוע את התאונה, הגם שהייתה רשלנות מטעם נהג האוטובוס.

עוד הפנתה באת כוח המערער לע"פ (חי) 574/92, **דוד לוי נ' מדינת ישראל**, (ניתן ביום 18.3.83 - כך במקור וככל הנראה צ. ל. 18.3.93) - (להלן: "**עניין לוי**") ובו בית המשפט המחוזי קיבל את ערעור המערער וזיכה אותו מעבירה של גרם מותו של רוכב אופנוע - מקרה שדומה בנסיבותיו במידה רבה למקרה שבפניי - תוך הרשעתו בעבירה לפי תקנה 64(א)(2) לתקנות.

מכלל האמור לעיל, סבורה באת כוח המערער כי היה על בית המשפט לתעבורה לזכות את המערער מהעבירות שיוחסו לו.

לחילופין, טענה באת כוח המערער כי העונש שהושת על המערער חמור וקשה בהתחשב בעבירה שיוחסה לו ונסיבותיו האישיות. המדובר במי שעובד כנהג מזה זמן רב, מצוי על הכביש שעות רבות יומיום ונהג ברכב כבד, כך ששלילת רישונו עלולה לגרום לו פגיעה קשה ובלתי מידתית, הן במקצועו והן במטה לחמו. לכן ביקשה לקבל את הערעור ולהקל בעונשו בעיקר עונש הפסילה בפועל.

המשיבה ביקשה לדחות את הערעור. לטעמה, הכרעת הדין מנומקת ומפורטת. המדובר בהכרעה עובדתית שכדרכה של ערכאת הערעור אינה נוהגת להתערב בקביעות מעין אלו, למעט מקרים נדירים שבהם נפלה טעות בהסקת המסקנות מהעובדות שעמדו בפני הערכאה הדיונית.

לדעת המשיבה, בית משפט השלום לתעבורה בחן את מכלול הנסיבות ונתן את דעתו לכל הטענות ומצא כי המערער התרשל בנהיגתו עת נכנס לצומת וחסם אותה באופן מלא ובדרך זו גם לא אפשר לרוכב האופנוע, הגם שרשלנותו התורמת הייתה גבוהה, למצוא דרך לעקוף את רכבו של המערער.

בשל נסיבות העבירה, הוחלט שלא להעמיד את המערער לדין בגין עבירת גרם מוות בהתחשב בכך שלא היו מספיק ראיות שיהיה בהן כדי להוכיח קיומו של הקשר הסיבתי.

לדעת המשיבה היה על המערער להבחין ברוכב האופנוע ממרחק רב ומשלא הבחין בו קמה רשלנותו המבוססת על

חובתו לציית לתמרור האט ותן זכות קדימה.

לדעת המשיבה, העונש שהוטל על המערער אינו חמור ואינו מצדיק את התערבות ערכאת הערעור. תוצאות התאונה קשות, הגם שהמערער לא נמצא אחראי לתוצאה הקטלנית. המשיבה ביקשה לדחות את הערעור על שני חלקיו.

לאחר שעיינתי בפסק הדין של בית משפט השלום לתעבורה הנכבד, בהודעת הערעור, בראיות שהובאו בפני בית משפט השלום לתעבורה, בעדויות העדים, בפסיקה אליה הפנו הן בית המשפט והן הצדדים ושמעתי את טענות הצדדים, אני מחליט לדחות את הערעור לעניין ההרשעה ולקבל את הערעור לעניין העונש כפי שיפורט בהמשך.

בחנתי את הכרעת דינו של בית משפט השלום לתעבורה הנכבד ולא מצאתי מקום להתערב בקביעותיו העובדתיות ובמסקנותיו המשפטיות.

המערער היה מודע לכך שהוא נוהג ברכב כבד וארוך והיה עליו לצפות כי השתלבות בתנועה בנתיב הנגדי מחייבת חציית נתיב אחר וכי כניסתו לתוך הצומת תוך חסימתה גם בחלקו האחורי של הרכב, מצביעה על רשלנות ומטילה עליו אחריות שמבוססת על אי ציות לתמרור המוצב בפניו. לעניין זה די אם אביא את דברי המערער עצמו אשר אמר:

"אם הייתי רואה את האופנוע ממרחק זה (300 מטר י.ב.) והייתי יכול לדעת שאני לא יכול לעבור את הצומת הייתי מחכה".

מדברים אלו עולה כי הוא לא הבחין ולא ראה את רוכב האופנוע, דבר המעיד על רשלנותו ומקים את אחריותו עקב אי ציות לתמרור.

אומנם תוצאת התאונה הייתה קטלנית וקשה שבה נגרם אובדן חיים, למרות זאת המשיבה בחנה את הנסיבות ולא ייחסה למערער עבירה של גרם מוות, אלא עבירה בניגוד לתקנות התעבורה. בעניין זה אזכיר כי באת כוח המערער הפנתה לפסק הדין בעניין לוי (בע"פ 574/92 הנ"ל), שנסיבותיו דומות למקרה שבפניי ובו בית המשפט המחוזי אמנם זיכה את המערער מעבירת גרם מוות, אם כי הרשיעו בעבירה בניגוד לתקנות התעבורה, תוצאה דומה לזו אליה הגיע בית משפט השלום לתעבורה הנכבד.

לטעמי, הכרעת הדין של בית משפט לתעבורה מפורטת ומנומקת, הן עובדתית והן משפטית, ועל כן, אין להתערב בה. התוצאה, איפוא, היא שהערעור על הכרעת הדין נדחה.

באשר לעונש, נראה לי כי בנסיבות העניין ובהתחשב במכלול השיקולים, הן לקולא והן לחומרה והנסיבות כפי שיפורטו בהמשך, שהיה ניתן להסתפק בעונש פסילה בפועל של 11 חודשים.

אומנם התוצאה של התאונה הייתה קשה וגרמה לאובדן חיי אדם, יחד עם זאת, יש לזכור כי למערער לא יוחסה אחריות לתוצאה זו וכי התרשלותו התמקדה באי ציות לתמרור.

המדובר בתאונה שאירעה בשנת 2004 ועד למתן גזר הדין חלפו כ- 9 שנים כשבעניין זה כותב בית משפט השלום לתעבורה הנכבד:

"עסקינן בתאונה שאירעה בשנת 2004 דהיינו לפני כ- 9 שנים והליכים בבית משפט זה התמשכו בין היתר בשל התנהלותה של המאשימה במקרה דנן, אם כי יצוין כי גם הנאשם תרם במשהו להתמשכות ההליכים".

בית משפט השלום לתעבורה הנכבד התייחס גם לרשלנות רוכב האופנוע - המנוח ולעובדה כי הבוחן לא שלל את האפשרות שרוכב האופנוע נסע במהירות העולה על 180 קמ"ש וכן לקביעתו של הבוחן כי לו המנוח היה נוסע במהירות של 90 קמ"ש התאונה הייתה נמנעת.

המדובר במערער יליד 1975, נוהג משנת 1993 ברכב כבד ועברו אינו מכביד.

עיסוקו של המערער הינו הנהיגה לכן ניתן להניח כי הוא היה מצוי על הכביש שעות רבות יום יום, ונוהג ברכב משא כבד כך שלא ניתן לומר כי בפניו נהג מסוכן שראוי להרחיקו מהכביש וממקצוע הנהיגה של רכב מסוג זה.

יש לתת את הדעת, גם כן, לכך שמאז התאונה בשנת 2004 ועד לגזירת דינו המשיך המערער לנהוג ברכב כבד מבלי שיכשל בעבירה חמורה.

עוד יש לומר כי המדובר באדם דתי, אב לשני ילדים קטנים והוא בעצם המפרנס היחיד למשפחתו.

בהתחשב במכלול הנתונים, ניתן להתרשם כי נסיבות התאונה ובעיקר אלו שנזקפו לחובתו של המערער, מבטאות מידה נמוכה של רשלנות מטעמו ובהתחשב ביתר הנסיבות לקולא, מבלי להתעלם מהתוצאה הקשה של התאונה, מצאתי כי יש להתערב בעונש הפסילה בפועל ולהעמידו על 11 חודשים.

יתר רכיבי גזר הדין יישארו על כנם.

סוף דבר:

אני דוחה את הערעור על הכרעת הדין ומקבל את הערעור על גזר הדין במובן זה שעונש הפסילה בפועל יעמוד על 11 חודשים בלבד, תוך ניכוי הפסילה המנהלית.

עמוד 10

במידה וניתן צו עיכוב ביצוע גזר הדין, בטל בזה הצו ועל המערער לקיים את גזר הדין של בית משפט השלום לתעבורה הנכבד כשמניין הזמן מיום מתן פסק דין זה.

המזכירות תשלח לצדדים עותק מפסק דין זה בדואר רשום עם אישור מסירה.

ניתן היום, י"ז ניסן תשע"ד, 17 אפריל 2014, בהעדר הצדדים.