

## ע"פ 11941/12/13 - המערער: ניסים אבו ג'אנם נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

בפני: ע"פ 11941-12-13  
כב' השופט י. צלקובניק, אב"ד  
כב' השופט א. ביתן  
כב' השופט ש. פרידלנדר

המערער: ניסים אבו ג'אנם ע"י ב"כ עו"ד אלעד קוטין ועו"ד אסף שמיר

נגד  
המשיבה: מדינת ישראל ע"י ב"כ עו"ד ואדים סיגל

### פסק דין

#### השופט י. צלקובניק:

ביום 22.8.2008 בשעה 19:00 לערך, נהג המערער ברכבו הפרטי, מכיוון צפון לכיוון דרום, בכביש מס' 40, שהינו כביש בין עירוני חד סטרי, בעל שני נתיבי נסיעה, כשעימו ברכב ארבעה נוסעים נוספים, כולם בני משפחת אבו ג'אנם, שהיו בדרכם לחתונה משפחתית.

על פי הממצאים במקום התאונה, נהג המערער בנתיב השמאלי מבין שני נתיבי הנסיעה, ובעת שהגיע לק"מ ה- 215, לפני עקומה חדה ימינה, איבד את השליטה על הרכב, סטה מהנתיב השמאלי, לעבר השוליים הימניים, ומשם התדרדר לעבר תעלה בצד הדרך, והתנגש בעוצמה רבה בגזע עץ.

בעקבות התאונה נהרגו שניים מהנוסעים, המנוחים, איברהים אבו ג'אנם ומוחמד (חמודה) אבו ג'אנם. לשני הנוסעים הנוספים ברכב, סולימאן אבו ג'אנם ואיסמעיל אבו ג'אנם, נגרמו שברים, וסולימאן אף טופל במחלקה לטיפול נמרץ. המערער עצמו נחלץ ללא פציעה משמעותית.

המערער טען בבית המשפט קמא, כי סטה מנתיב נסיעתו כתגובה לכך, שרכב אחר שנסע בנתיב הימני, אותו עקף קודם לכן, הגביר את מהירותו ונצמד אליו. המערער נאלץ להסיט את רכבו שמאלה, ומשהבחין בואדי המצוי משמאל, "ברח" ימינה בחוזקה, ומאז אין הוא זוכר עוד מה אירע. בית המשפט לא נתן כל אמון בגירסת המערער, וזו נשללה בעדותו של סולימאן אבו ג'אנם. עוד צוין כי המערער אישר כי לא היה מגע בין כלי הרכב, ונותר ללא מענה ברור מדוע לא בלם את הרכב, או האט את מהירותו כדי להישאר בנתיבו, לפני שסטה שמאלה.

בהכרעת הדין בבית המשפט השלום לתעבורה באשקלון (ניתנה על ידי כב' השופטת ר' שוורץ), נקבע, כי התאונה אירעה בשל כך שהמערער נהג במהירות בלתי סבירה לפני העקומה, ולא הצליח להשתלט על הרכב, עד התהפכותו. צוין בעניין זה, כי על אף שגובה המהירות עובר לתאונה, לא נקבע קונקרטי, על ידי בוחן התאונה, הרי שעל פי עדויות

נוסעי הרכב, סולימאן ואיסמעיל, נהג המערער במהירות בלתי סבירה, ואף לא שעה לאזהרות הנוסעים כי יאט את המהירות.

המהירות הגבוהה יחסית, נקבעה גם על פי הנזקים הקשים שנגרמו לרכב, והעובדה כי "במעופו" לעבר התעלה, מימין, פגע הרכב בעץ שניצב על תלולית עפר במקום, וסימני הפגיעה על העץ, הגיעו עד לגובה של 1.9 מ'. עוד יש לציין כי בית המשפט לא מצא מקום להסתמך על מסקנותיו של מומחה מטעם ההגנה, כי מהירות הרכב עובר לתאונה לא חרגה מעבר למהירות של 90 קמ"ש, וכי לא ניתן לשלול אפשרות כי התאונה אירעה בשל כשל בצמיגים. נקבע כי מסקנות אלה אינן מבוססות ומומחה ההגנה שלא הגיע לזירת העבירה, הסתמך על צילומים שערך בוחן התאונה, תוך שבנה את חוות דעתו "על הנחות והשערות שהוא משלים בעצמו לתמונות מבלי שיש להן אחיזה באותן תמונות".

בית המשפט קבע, כי ניתן גם לקבוע את אחריותו של המערער לתאונה על פי 'כלל הדרך', משאין דרכו של רכב לסטות מנתיבו, אלמלא התרשל הנהג בנהיגתו, או אם הוכחה סיבה אובייקטיבית לסטייה, שלא הייתה בשליטת הנהג. בעניין זה, נקבע, כי לא הוכח כי סטיית הרכב נגרמה בשל תקלה באחת ממערכות הרכב או בצמיגי הרכב. המערער עצמו מסר בחקירה במשטרה ובעדותו, כי לא חש בכל תקלה במערכות הרכב, ואף טען במפורש כי תחילת הסטייה לשמאל הדרך הייתה רצונית, ולא בשל תקלה מיכנית שהייתה את הרכב מנתיבו.

נקבע, כי לאחר התאונה נמצאו אומנם הצמיגים השמאליים ברכב מרוקנים מאוויר, ולא נשלחו על ידי בוחן התאונה, כמתחייב על פי הנוהל, לבדיקת מומחה. עם זאת, עמד בית המשפט על כך, כי על פי עדות הבוחן, הצמיגים נבדקו בבדיקה חיצונית ונמצאו שלמים, ללא נזקים; על פני הכביש נתגלו סימני דחיפה של צמיגי הרכב משמאל לימין, שהצביעו על כך שהצמיגים היו מלאים באוויר, וצורתם העידה כי הרכב היה בהאטה. עוד ציין הבוחן, כי לא נתגלו על הכביש סימני חריצה או "מריחה" של הצמיגים השמאליים, המאפיינים נסיעה עם צמיגים מרוקנים, בעת שהרכב סבסב לימין הדרך. כאמור, לא מצא בית המשפט מקום להסתמך על הנחתו של מומחה ההגנה, כי התאונה אירעה בשל כשל בצמיגים.

המערער הורשע נוכח האמור, בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה, תשכ"א - 1961 (יצוין כי בכתב האישום צוין, כי יוחסו לו לכאורה, שתי עבירות כאלה, אולם אין לכך התייחסות ישירה בהכרעת הדין ובגזר הדין) ונגזרו עליו 16 חדשי מאסר לריצוי בפועל, ששה חדשי מאסר מותנה למשך שלוש שנים, 18 שנות פסילת רישיון נהיגה, ופיצויים לכל אחת ממשפחות המנוחים, בסך של 36,000 ₪, שישולמו ב- 30 תשלומים חדישים.

הערעור הופנה תחילה כלפי שני חלקיו של פסק הדין. במהלך שמיעת הערעור, ולאחר שמיעת הערות בית המשפט, חזרו בהם ב"כ המערער מהערעור כנגד הכרעת הדין. עם זאת, ביקשו ב"כ המערער לקבוע כי רשלנותו של המערער אינה מצויה ברף הגבוה, המצדיק ענישה מחמירה.

ב"כ המערער טענו כי ההסתמכות על עדי התביעה, נוסעי הרכב, באשר לגובהה המופרז של המהירות, אינה מבוססת דיה, וקיים חשש כי העדים אינם מדייקים לגבי נסיבות הנסיעה.

צוין, כי בית המשפט הסתמך על הודעתו במשטרה (ללא תאריך), של איסמעיל אבו ג'אנם, ת/1, וקבע כי ההודעה התקבלה בהסכמה, "ללא חקירה נגדית", אולם בית המשפט התעלם בשוגג, מכך שאיסמעיל נחקר בחקירה נגדית (ע' 26 - 31 לפר'), וההודעה שימשה תחליף לחקירתו הראשית בלבד. איסמעיל שהיה בן 12 בעת התאונה, ונטול רישיון

נהיגה בעת מתן עדותו, כארבע שנים לאחר התאונה, גרס בת/1 כי לא הסתכל על מד המהירות ברכב בעת הנסיעה (ש' 7-8), ואילו בעדותו, טען לראשונה, כי המהירות הייתה מעל 150 קמ"ש (ע' 27). בהקשר זה אף צוין, כי סולימאן אבו ג'אנם מסר בעדותו כי המערער האט לפרקים את מהירות נסיעתו, כאשר התבקש לכך על ידי הנוסעים. עוד מצביעים ב"כ המערער על כשלויו של בוחן התאונה, באי בדיקת הצמיגים, בניגוד לנוהל המחייב, ובאי חישוב מהירות הרכב לאשורה, על פי סימני הדחיפה של הרכב במקום התאונה.

באשר לשיעור העונש, נטען על ידי ב"כ המערער, כי יש ליתן משקל ממשי יותר לחלופי הזמן מאז אירועה של התאונה, כחמש שנים לפני מועד גזר הדין (ניתן ביום 24.10.2013), וכי כתב האישום הוגש רק ביום 9.6.2010. המערער לא היה נתון במעצר בכל אותה תקופה, ולאחר תום פסילה מנהלית בת 90 ימים, אף הוחזר לו רישיון הנהיגה, והוא עבד כנהג, במהלך כל אותה תקופה. קורבנות התאונה הינם בני משפחתו של המערער, והמערער מתגורר בשכונת קרובה אליהם בעיר רמלה. בשל אירועה של התאונה, נותק הקשר בין המערער לבני המשפחה האחרים והוא משלם מחיר חברתי ומשפחתי כבד, עד כדי נידוי על ידי מקורביו, באופן המסב לו סבל רב.

עוד צוין, כי המערער נוהג מזה 17 שנים, ולחובתו 9 הרשעות עבירות תעבורה בלתי מכבידות, בלבד, האחרונה משנת 2004, וזאת חרף העובדה כי מקצועו של המערער הינו בנהיגה. למערער אין כל עבירות אחרות בעברו. מצבו הכלכלי דחוק ויש להתחשב גם בכך. עוד נטען, כי לא ניתן כל משקל להמלצות שירות המבחן בתסקירו החיובי, להטיל על המערער עונש צופה פני העתיד, או לחלופין לשקול הטלת מאסר בדרך של עבודות שירות. נוכח נסיבות אלה, עותר המערער להקלה משמעותית בעונשו.

ב"כ המאשימה ביקש להותיר העונשים שהוטלו על כנם, נוכח חומרת הרשלנות והתוצאות הקשות של התאונה.

לא מצאתי מקום להתערב במידתו של עונש המאסר שהוטל. בית המשפט קמא קבע בצדק, כי נוכח דבריהם של סולימאן ואיסמעיל, עלה כי עובר לתאונה נוצרה "אווירת פחד לביטחונם האישי" של הנוסעים, על "רקע נהיגתו הפראית" של המערער, בשל גובה מהירותו.

די היה בעדותו של סולימאן, שבית המשפט רחש לה מלוא האמון, כדי לבסס מסקנה זו, שכן עד זה ציין בעדותו כי פנה למערער שלוש פעמים במהלך הנסיעה, וביקשו להאט את מהירותו, וכי המנוח, מוחמד (חמודה) ז"ל, שישב לצידו של המערער, ביקש אף הוא מהמערער מספר פעמים להאט את מהירותו כיוון ש"אינו רוצה למות". עוד יש לציין כי גם אם האט המערער לפרקים את מהירות הנסיעה בעקבות בקשת נוסעי הרכב, הרי שעצם הפניות למערער בעניין זה, מעידות על חששם של נוסעי הרכב מהסיכון שנשקף מדרך הנהיגה.

אכן, בית המשפט לא שקל את דברי איסמעיל בעדותו, והסתמך על ת/1 לבדה, ואולם, יש לציין, כי דבריו של העד לא חרגו בעיקרם מהנאמר על ידו בת/1. איסמעיל היה כבן 12 בעת מסירת ת/1. עדותו נמסרה כארבע שנים לאחר התאונה. לא ניתן לשלול, כי חלופי השנים השפיע על "העצמת" תיאור נסיבות הנהיגה, ואולם גם בת/1, ציין העד כי "האוטו נסע מהר מאד", וכי הנוסעים הביעו חששם בפני המערער, נוכח דרך נהיגתו. איסמעיל ציין אומנם לראשונה בעדותו כי המהירות הגיעה ל-150 קמ"ש, ואולם בדומה לנאמר על ידו בת/1, אישר בעדותו כי לא ראה מה היה גובה המהירות לאשורה: "נכון, אבל רואים שהמהירות מאד גבוהה ואתה מרגיש שהאוטו כמו רוצה, אתה רוצה לצאת

מהאוטו, לעוף מהאוטו" (ע' 27, ש' 24-25).

המערער לא סיפק כל הסבר בעדותו לסיבת סטייתו של הרכב מנתיבו, לעבר התעלה מימין. נוכח התקרבו של הרכב לעקומה חדה, היה על המערער לנקוט משנה זהירות בנהיגתו, ולהאט את מהירות הרכב בצורה משמעותית. בית המשפט דחה את טענת המערער הנוגעת להתנהלותו של הרכב שנע מימין, ואשר המערער עקפו קודם לכן, וטענת המערער נסתרה על ידי עדי התביעה, ואין עילה להתערב בממצא אמון זה. עם זאת, יש לציין, כי אין בטענה זו, כשלעצמה, גם אם הייתה מתקבלת, כדי להפחית מחומרת ההתרשלות, שכן על המערער היה להתאים את מהירות נסיעתו לתנאי הכביש ולסיכוני הדרך המשתנים; נראה כי המערער הופתע מהתקרבו לעקומה, ולא הצליח להשתלט על רכבו, כתוצאה ישירה מדרך נהיגתו שלו והמהירות בה נהג, גם אם אותה עת נע רכב אחר בנתיב השמאלי, ואף אם המערער חש כי רכב זה מתקרב אליו בצורה מסוכנת.

עוד יש לציין, כי חרף התקלה שבאי העברת הצמיגים לבדיקת מומחה, הרי שאין אני רואה פגם במסקנת בית המשפט כי התאונה אירעה בשל רשלנות המערער ולא בשל כשל מכני כלשהו, נוכח מכלול הראיות, ובכללן, דברי המערער עצמו כי לא חש בכל תקלה ברכב או בצמיגיו; הבדיקה החיצונית שנערכה על ידי הבוחן; הסימנים על הכביש; ועדויות הנוסעים לגבי נסיבות הנהיגה עובר לתאונה, ובהינתן אי מתן משקל לחוות דעתו של מומחה ההגנה.

חומרת רשלנותו של המערער הינה מרכיב מרכזי בקביעת העונש. גם לתוצאות הקשות של התאונה בה נספו שני המנוחים, ונפצעו אחרים, יש ליתן משקל מחמיר. לאחרונה חזר בית המשפט העליון על העמדה, כי במקרי רשלנות לא מבוטלת ולנוכח עקרון קדושת החיים, יש מקום לשקול הטלת עונשים מצטברים בגין גרימת מותם של מספר קרבנות תאונה שנגרמה בעטייה של ההתנהגות הרשלנית (רע"פ 698/14, אלג'בור נ. מדינת ישראל (ניתן ביום 25.3.2014)).

בית המשפט קמא עמד בגזר דינו על שברון הלב של משפחת המנוחים, וצוין כי המנוח מוחמד (חמודה) אומץ על ידי הוריו של איברהים המנוח, שנספה אף הוא בתאונה, לאחר שאביו של חמודה מצא אף הוא את מותו בתאונה דרכים אחרת. חלוף השנים אין בו כדי להמעיט מחומרת המעשה או להקל על סבלה של המשפחה. ענישתו של המערער אינה תכופה אומנם למועד ביצוע התאונה, ואולם אין בזמן שחלף, ובנסיבות האישיות שמשקלן אינו רב בסוג זה של עבירה, כדי להצדיק הקלה בעונש המאסר, שאין בו הפרזה לחומרה, המצדיקה התערבות ערכאת ערעור.

עם זאת מצאתי כי יש מקום להקל בעונש הפסילה שהוטל, נוכח עברו התעברותי התקין יחסית של המערער, העובדה כי נהג במשך שנים לאחר התאונה, ולנוכח משך המאסר שהוטל. בנסיבות אלה הייתי מציע לחברי, להפחית ארבע שנים מעונש הפסילה, ולהעמידו על 14 שנות פסילת רישיון נהיגה. בכפוף לאמור, אין שינוי במרכיבי הענישה האחרים, עליהם הורה בית המשפט קמא.

## יורם צלקובניק, שופט

### השופט א. ביתן:

אני מסכים.

### אליהו ביתן, שופט

### השופט ש. פרידלנדר:

לבי-לבי על משפחת הקורבנות, ששכלה שניים מבניה בתאונה הנוראה.

אני מסכים, בכל הכבוד, לניתוחו של חברי אב-בית-הדין, כב' השופט י' צלקובניק, אשר מקיים את ממצאיו העיקריים של בית-המשפט קמא.

ממצאים אלו מגלים רשלנות בדרגת חומרה גבוהה. בהתאם למתווה שהצעתי בעניין עפ"ג 39751-12-13 אל-עביד נ' -מדינת ישראל (2.4.2014), מתחם הענישה ההולם גרימת מוות ברשלנות תעבורתית, בדרגת חומרה גבוהה, הנו 12-24 חודשי מאסר, ו-12-24 שנות פסילה.

לא מצאתי בענייננו צידוק שיקומי או הגנתי לסטות מן המתחם.

בהקשר ההגנתי - אני מסכים גם להצעת חברי אב-בית-הדין להפחית ממשך הפסילה, בתוך המתחם, בשים לב לעברו התעבורתי הלא-מכביד של הנאשם.

לא מצאתי במשך המאסר שגזר בית-המשפט קמא, בתוככי המתחם האמור, משום חריגה המצדיקה התערבות ערעורית.

לפיכך אני מצטרף לתוצאה שאליה הגיע חברי אב-בית-הדין.

**שלמה פרידלנדר, שופט**

הוחלט כאמור בחוות דעתו של השופט י. צלקובניק, לקבל את הערעור בכל הנוגע לעונש פסילת הרישיון, באופן שיפחתו 4 שנות פסילת רישיון נהיגה מהעונש שהוטל בבית משפט קמא, והפסילה תהיה לתקופה של 14 שנים. הערעור

לעניין משך המאסר נדחה. אין שינוי במרכיבי העונש האחרים.

**ניתן היום, ב' ניסן תשע"ד, 02 אפריל 2014, במעמד הצדדים.**

**שלמה פרידלנדר, שופט**

**אליהו ביתן, שופט**

**יורם צלקובניק, שופט  
אב"ד**