



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

בפני שופט אלון אופיר

בעניין: מדינת ישראל
ע"י פרקליטות מחוז הדרום

המאשימה

נגד

יובל חיים אסולי
ע"י ב"כ עו"ד אילון אורון

הנאשם

נימוקים להכרעת דין

בהמשך להכרעת הדין אשר ניתנה ביום 18.3.13 שם הודעתי כי החלטתי לזכות את הנאשם מביצוע עבירה של גרימת מוות ברשלנות ולהרשיעו בביצוע עבירה בניגוד לתקנה 364ד(ב)(2) בתקנות התעבורה, להלן נימוקי להכרעת הדין:

ספק ממשי נותר בליבי ביחס לרשלנות שייחסה המדינה לנאשם ומחמת אותו ספק החלטתי לזכותו. הנאשם הודה כי נהג את רכב האוטובוס ללא דיסקת טכוגרף ולכן הוא מורשע בביצוע עבירה זו בלבד בניגוד לתקנה 364ד(ב)(2) בתקנות התעבורה.

נתוני הפרשה העומדת להכרעה בתמצית –

הנאשם הוא נהג אוטובוס בעל ותק של כשבע שנים בחברת אגד תעבורה.

הצדדים אינם חלוקים כי ביום 7.11.11 בסמוך לשעה 15:16 נהג הנאשם רכב מסוג אוטובוס לאחר, כאשר הוא נע בתוך מתחם החנייה המגודר של התחנה המרכזית בבאר-שבע.

במהלך תנועתו לאחר, פגע עם חלקו האחורי של האוטובוס במנוח (דן איזנר ז"ל), גם הוא עובד אגד, וגרם למותו במקום.

המדינה טוענת כי רשלנות הנאשם היא שגרמה למותו של המנוח. לשיטת המדינה חובה היה על הנאשם להציב אדם שיכוון את תנועת האוטובוס עת זה נע לאחר.



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

עוד טענה המדינה כי הנאשם לא נהג כפי שנהג מן הישוב היה נוהג בנסיבות זהות, לא וידא כי אין אדם מאחורי רכבו עת הסיע רכב זה לאחור ובכך באה לידי ביטוי רשלנותו שגרמה למותו של המנוח.

ההגנה בסיכומיה הבהירה כי מודה היא בקשר הסיבתי למוות וכן בקיומה של חובת זהירות מושגית בין נהגים לעוברי דרך.

ההגנה טוענת כי אין לנאשם חובת זהירות קונקרטית כלפי המנוח בנסיבות הספציפיות של פרשה זו.

ההגנה טוענת כי הנאשם פעל בצורה סבירה ככל נהג סביר מן הישוב עת בדק את סביבת רכבו לפני הנסיעה ונהג לאחר מכן את רכבו לאחור תוך מבט במראות הרכב.

ההגנה טוענת כי בהתאם לחוק ולהלכה הנוהגת אין חובה להצבת מכוון (אדם אשר יכוון את הנהג מהקרקע ביחס ליכולתו לנוע לאחור) בסיטואציה בה היה הנאשם.

גם אם הייתה הלכה כזו, טוענת ההגנה כי הנטל הוא על החברה בה עבד הנאשם להציב מכוון או אמצעי ראייה או התראה באוטובוס שיאפשר לנהג מידע ביחס לאדם שנמצא או נכנס לנתיבו עת זה מוסע לאחור. בהיעדר אמצעים אלו נטען כי הנאשם עשה כל שנהג מן הישוב בנעליו היה עושה באותן הנסיבות ולכן לא היה רשלן.

אדגיש עוד, בשלב זה, כי לא באה בפני בית המשפט כל ראייה לפיה הנאשם נהג את רכבו לאחור במהירות או בפראות. כל הראיות שבתיק מצביעות על נסיעה מתונה לאחור ולפגיעה במנוח במהירות נמוכה.

כמו כן אין חולק כי למעט צפצוף התראה מקוטע שהשמיע האוטובוס עת נע הוא לאחור, לא היו בידי נהג האוטובוס כל אמצעים דוגמת מצלמת רוורס או חישני רוורס בצידו האחורי של האוטובוס.

בנוסף, אין מחלוקת כי שדה הראייה ממושב הנהג לאחור באמצעות מראות הרכב או במבט לאחור מוגבל מאד כפי שמצא בוחן התנועה וכפי שיוסבר בהחלטה בהרחבה.

עוד אציין בשלב זה כי בהתאם לראיות שבתיק (עדות ראייה ישירה לתאונה) שוחח המנוח בזמן פגיעתו בטלפון נייד כאשר הוא עומד כפוף עם גבו לכיוון האוטובוס ובהתאם לעדותו של האדם אשר שוחח עמו, התקשה המנוח בשמיעה.



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

השאלה המשפטית העומדת להכרעה –

האם בנסיבות הקונקרטיות בהן פעל הנאשם, חרג הוא מרף התנהגות סביר וזהיר כפי שמצופה היה מנהג אוטובוס אחר מן הישוב בנעליו ?

דיון -

ההלכה הפסוקה קובעת, כי המבחנים לקיומה של עבירת גרם מוות ברשלנות דומים למבחנים לקיומה של העוולה האזרחית (ראה ע"פ 35/52 רוטנשטרייך נ' היועץ המשפטי, פ"ד ז 58 וכן ע"פ 47/56 מלכה נ' היועץ המשפטי, פ"ד 1545 וכן ע"פ 119/93 ג'ייסון לורנס נ' מדינת ישראל, פ"ד מח(4), 1).

לצורך הוכחה של עבירת גרם מוות ברשלנות, חובה על המדינה להוכיח התקיימותם של יסודות העבירה על פי מבחנים שנקבעו בעוולת הרשלנות האזרחית – סעיפים 35 ו-36 בפקודת הנזיקין [נוסח חדש], ולפיכך יש לבחון את קיומן של:

1. חובת זהירות מושגית וקונקרטית;
2. התרשלות – הפרת חובת הזהירות ע"י מעשה או מחדל;
3. גרימת נזק – תוך הוכחת קשר סיבתי בין ההתרשלות לנזק

חובת זהירות מושגית

עניינה של חובה זו מתבטא בשאלה האם הסוג הכללי שאליו משתייכים המזיק, הנזוק, המעשה/מחדל והנזק יכולים להקים חובת זהירות, כאשר קיומה של חובת הזהירות נקבע על פי מבחן הצפיות. היינו, האם אדם מן היישוב, בנסיבות העניין, יכול לצפות להתרחשות הנזק בשל סטייה מרמת הזהירות הנדרשת ממנו ואם צריך לצפות את התרחשות הנזק בשל כך.

על פי ההלכה הפסוקה, ישנן קטגוריות של מזיקים וניזוקים אשר ביניהם מתקיימים "יחסי שכנות". על פי קטגוריות אלו קיימת חובת זהירות מושגית בין נהג כלפי הולך רגל (ראה בעניין זה את הלכת לורנס לעיל, אשר מאזכרת את ע"פ 212/72 סימן טוב נ' מ"י, פ"ד כז(1) 144; ע"פ 584/76 מזרחי נ' מ"י, פ"ד לא(2) 617), כאשר אין נפקות אם נהיגתו של הנהג הינה קדימה או לאחור.



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

ההגנה בסיכומיה מסכימה בין הנאשם בהיותו נהג, לבין המנוח בהיותו הולך רגל קיימת חובת זהירות מושגית. הסניגור לא חלק בסיכומיו על קיומה של חובה זו ובקבלי עמדה זו אינני רואה צורך להרחיב את הסוגיה בעניין זה מעבר לקביעה זו.

חובת זהירות קונקרטית

באשר לקיומה של חובת זהירות קונקרטית בין הנאשם למנוח, השאלה הנשאלת הינה האם בין המזיק הספציפי לבין הניזוק הספציפי, בנסיבותיו המיוחדות של המקרה, קיימת חובת זהירות קונקרטית על רקע הנזק הספציפי שהתרחש?
במסגרת בחינת חובת הזהירות הקונקרטית שואל בית המשפט את השאלה הבאה:

האם נהג אוטובוס מן הישוב יכול היה וצריך היה לצפות, בנסיבותיו המיוחדות של המקרה, את התרחשות הנזק? (ראה לעניין זה ע"א 145/80 שלמה ועקנין נ' מועצה מקומית בית שמש ואח', פ"ד לז(1) 113, עמ' 125-126 (להלן: "הלכת ועקנין")).
המזיק אינו צריך לצפות באופן מדויק וחד את פרטי ההתרחשות, די למזיק שצריך לראות את התרחשות האירוע המזיק בקווים כלליים (ראה ע"א 2061/90 מרצלי נ' מדינת ישראל, פ"ד מז(1) 802, 817).

תשובה לשאלה זו תינתן על ידי בהמשך הכרעת הדין עת אנתח את הנסיבות הקונקרטיות של פרשה זו.

במידה ואקבע כי קיימת חובת זהירות קונקרטית בין המזיק לניזוק, יש לבחון מהם אמצעי הזהירות אשר היה על הנאשם לנקוט בהם, כאשר שאלה זו מושפעת משיקולים של מדיניות משפטית אשר במסגרתם יש לבחון את התועלת המופקת מהמעשה או המחדל מול המשאבים והאמצעים הדרושים, כדי למנוע את הסיכון וכן את היעילות והמעשיות שבנקיטת אמצעי זהירות זה או אחר (ראה לעניין זה את ד"נ 22/83 מדינת ישראל נ' אליהו בן עובדיה חדריה, פ"ד לח(2), 285).

בחינת סוגיית אמצעי הזהירות תבחן גם לאורו של החוק הרלוונטי -

תקנה 45 לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961 קובעת כי:

"נוהג רכב לא יסיעו אחורנית אלא אם יש צורך בכך, ובמידת הצורך, ולאחר שנקט באמצעים הדרושים בנסיבות הקיימות כדי למנוע -

1. סיכון או פגיעה;
2. הטרדה או הפרעה;"



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

תקנה 45 אינה קובעת רשימת חובות ברורה או ספציפית לאמצעי זהירות בהם צריך נהג לנקוט תוך נסיעתו לאחור, אלא מורה על החובה לנקוט באמצעים אלו.

תקנה 45 מגבילה את הנסיעה אחורנית ומסייגת אותה בשלושה תנאים מצטברים

כפי שנקבע ב ת"פ 1124 /00 מדינת ישראל נ' ברוך בן פנחס גנות:

'האחד - גם אם השטח פנוי, אין נסיעה אחורנית מותרת אלא אם יש צורך בכך, כלומר אם בנסיבות העניין הנהג מוכרח לעשות כן, ואין פתוחה לפניו האפשרות לצאת לדרך בנסיעה קדימה. השני - גם אם יש צורך בנסיעה אחורה, אין לעשות כן מעבר למידה הדרושה לשם כך. השלישי - נוסף לטעמי ההכרח, על הנהג לנקוט באמצעי הזהירות הדרושים כדי למנוע סכנה או פגיעה'

היינו, לא נדרשת מהנהג הנוסע אחורנית רק מודעות כי בנסיעה אחורנית טמונה סכנה מעצם טבעה של הנסיעה אחורנית, אלא גם על הנהג הנוסע אחורנית לעשות זאת רק בעת הצורך, במידת הצורך וחייב לנקוט באמצעים המונעים סכנה, פגיעה, הטרדה או הפרעה לבני אדם.

ניתוח המצב המשפטי הרלוונטי לפרשה זו -

שאלת חובת הזהירות המוטלת על נהג אוטובוס עת מסיע הוא את רכבו לאחור עלתה מספר פעמים בבית המשפט העליון והלכה התקבלה לגביה במסגרת ד"נ 22/83 מדינת ישראל נגד אליהו בן עבדיה חדריה, פ"ד לח(2) 285 (להלן: **פרשת חדריה**).

לאור חשיבותה של הלכה זו לפרשה שבפני, אסקור להלן בהרחבה את מהלכה המשפטי של פרשת חדריה תוך ניתוח עמדתם האישית של כל אחד משופטי בית המשפט העליון עד כדי זיקוק ההלכה הרלוונטית לפרשה שבפני:

עניינו של חדריה החל בבית משפט השלום לתעבורה בתל אביב. עובדות המקרה ברובן לא היו שנויות במחלוקת:

מר חדריה, נהג אוטובוס, החנה את רכבו (מסוג אוטובוס) בסמוך לביתו שבשכונת קריית שלום בת"א. לאחר מכן, ובטרם עלה מחדש לאוטובוס, בדק הוא את השטח בהיקפו של הרכב ומתחתיו, ולאחר שנוכח כי אין איש סביבו, נכנס לרכב, הניעו והמתין עד לעליית לחץ האוויר במערכות הבלימה. השעה היא שעת יום.

תוך תמרון הרכב לצורך יציאה מחנייה, נסע הוא קדימה ואז לאחור מרחק קצר, ובמהלך נסיעה זו שבוצעה ללא מכוון, דרס למוות ילדה בת 6 שהייתה מאחורי האוטובוס בשטח אותו לא יכול היה מר חדריה לראות ממקום מושבו (להלן: **"שטח מת"**).

בית משפט השלום הרשיע את חדריה בעבירה של גרימת מוות ברשלנות. בית המשפט המחוזי קיבל בדעת רוב את ערעורו של חדריה והחליט לזכותו.



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

בית המשפט העליון בדעת רוב וכנגד דעתו החולקת של כב' השופט יהודה כהן אישר את זיכוי של חדריה, אך בבקשה לקיים דיון נוסף בפרשה ובאישורו של כב' השופט כהן, הגיע פרשה זו להרכב של חמישה שופטים של בית המשפט העליון.

גם בהחלטה שהתקבלה במסגרת הדיון הנוסף, נחלקו שופטי בית המשפט העליון בעמדתם אך בסופו של יום, ובדעת רוב של שלושה נגד שניים, הורשע בסופו של יום חדריה בגרימת מותה ברשלנות של המנוחה.

אף כי הפרשנות **שמציעה המדינה** להלכה שהתקבלה בפרשת חדריה מקימה חובת שימוש במכוון בכל מצב בו אוטובוס נע לאחור ולנהג "שטח מת" בו שדה הראייה שלו לאחור אינו מלא, אקבע להלן כי לא זו ההלכה שהתקבלה בפרשת חדריה וקביעתו של בית המשפט העליון שונה מזו שמבקשת לבסס המדינה:

אסביר את עמדתי בצורה מפורטת לאור קביעתו של בית המשפט העליון:

חמישה שופטים דנו בפרשת חדריה. שניים מהם (כב' השופט שמגר וכב' השופט יהודה כהן) היו תמימי דעים והגיעו למסקנה של הרשעה מנימוקים זהים.

כב' השופטת בן פורת הגיע למסקנת הרשעה מנימוקים אחרים (דעת יחיד) ואילו שני השופטים הנותרים (כב' השופט בייסקי וכב' השופט גולדברג) סברו כי יש הצדקה לזכות את חדריה בנסיבות שתוארו בכתב האישום.

כל שופטי בית המשפט העליון בפרשה זו היו תמימי דעים ביחס לנקודה מרכזית וחשובה אחת:

לא בכל נסיעה לאחור יידרש נהג אוטובוס להיעזר במכוון (אדם אחר שיסייע בבדיקת השטח שמאחורי האוטובוס בזמן תנועתו לאחור) ושאלת נחיצות המכוון היא תלויה בנסיבות.

שופטי העליון נחלקו בדעתם בפרשת חדריה ביחס לשאלה, האם בנסיבות הקונקרטיות בהן שהה מר חדריה, חובה היה עליו להיעזר במכוון.

בדיקה מוקפדת של שאלה זו בפסק הדין מראה כי רק שני שופטים מתוך חמישה סברו כי העדרו של המכוון הוא העילה המרכזית המצדיקה את הרשעתו של חדריה.

בעוד שופטי המיעוט סברו כי בהיעדר מכוון בנסיבות הספציפיות של חדריה ראוי לזכותו

קבעה כב' השופטת בן פורת את עמדתה באופן הבא:



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

"יחד עם זאת הייתי נמנעת מלקבוע כי מחמת "השטח המת", שנוצר בחלקו האחורי של אוטובוס בעת נסיעה אחורנית, יש תמיד להיעזר באדם מן החוץ. אכן, כאשר ניתן ללא קושי להשיג עזרה כזאת, על הנהג לגייסה, בעיקר כאשר אין בידו להיווכח בכוחות עצמו במידה מספקת שאין סכנה נשקפת בשניות הקריטיות. אולם לא תמיד עזרה כזאת ניתנת להשגה ואז איסור מוחלט של נסיעה אחורנית עלול לפגוע באינטרס הציבור לחופש תנועה בכבישים, תנועה שדבקה בה תמיד מידת מה של סכנה."

השופטת בן פורת סברה כי דווקא השיהוי שנוצר בין הבדיקה של השטח סביב האוטובוס והיציאה המאוחרת אשר יצרה היעדר אפקטיביות של הבדיקה הראשונית היא אשר מצדיקה את הרשעת הנהג.

הנהג ניתן לכן לראות כי רק שניים מתוך חמשת שופטי העליון בחרו לקבוע "חובת מכוון" בנסיעת אוטובוס לאחור. שלושה אחרים סברו כי בסיטואציה בה שהה חדריה לא נדרשה נוכחות מכוון כדי להסיר ממנו את הרשלנות שיוחסה לו.

השופטת בן פורת הגיע למסקנת רשלנות מנימוק אחר הנשען על היעדר בדיקת שטח נוספת לאחר שיהוי מהבדיקה הראשונית.

אך גם הנחה זו של יצירת הרשלנות מתוך היעדר מכוון שעה שאדם מן הישוב אמור היה להציב כזה, הנחה הנשענת לכאורה על החלטת שני שופטים של בית המשפט העליון באופן מובהק, אינה חד משמעית:

קריאה של ההחלטה המרכזית אותה כתב הנשיא שמגר אליו הצטרפו השופט כהן באופן מלא והשופטת בן פורת בדעת יחיד, מראה כי המבחן שנקבע כהלכה אינו חד משמעי: להלן ציטוט מתוך החלטתו המרכזית של השופט שמגר:

"אם קשה לנהג אוטובוס למצוא בצהרי יום אדם אחר שיסייע לו ויכוון אותו בעת הנסיעה אחורה ברחוב בתוך שכונה מאוכלסת, מוטב שלא יביא את האוטובוס למקום האמור. ואם כבר הביא אותו אסור היה לו להניעו אחורה בלי שיהיה מי שיכוונו ויוודא שאיש לא נכנס בעת הנסיעה אל התחום המסוכן. הרחוב בשכונת קרית שלום בו אירע האסון אינו מגרש חנייה לאוטובוסים ונוחותו האישית של הנהג, שרצה להגיע הביתה עם האוטובוס דווקא, אין בה כדי להתיר ויתור על אמצעי זהירות וכדי להצדיק סיכונם של ילדים. זרימתה השוטפת של התנועה והתחשבות בצרכיהם הסבירים של הנוהגים ברכב הן דבר אחד, אך ויתור על אמצעי זהירות בסיסיים והתרת נסיעה עיוורת בתוך רחוב בו יכול להימצא ילד הם דבר אחר, ועל כן לא היה מקום למחול על מה שנדרש מן המשיב ולפטור אותו מאחריות."

כפי שמסביר פעם אחר פעם השופט שמגר בהחלטתו, אין המדובר בקביעה דיכוטומית לפיה בכל נסיעה לאחור חלה על נהג אוטובוס חובת הצבת מכוון.



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

כדבריו המדובר ב"קו מנחה" להתנהגות מצופה מנהג אוטובוס, אך להנחיה זו יהיו גם חריגים. בית המשפט העליון קובע כי בסיטואציה של תנועה בתוך עיר, בשעת יום, שם קיימת צפיות סבירה לנוכחות של הולכי רגל מאחורי האוטובוס, שם, חובת ציפיות זו תחייב נהג אוטובוס להצבת מכוון לצורך תנועה לאחור. אך כאשר במקום שאינו נגיש לציבור הרחב עסקינן, או כפי שבית המשפט מציין בצורה מפורשת – ב"חנייה לאוטובוסים", לא מתקיימת חובה כזו באופן אוטומטי ונהג הנוסע לאחור בסיטואציה כזו אינו נדרש בהכרח להצבת מכוון ככל שבדק את סביבת הרכב טרם הנסיעה וככל שעשה כל שביכולתו באמצעים שברשותו כדי לנסות ולמנוע פגיעה באחר.

כפי שיוסבר בהרחבה להלן, אותם האמצעים אינם רק התנהגות הנהג אלא הציוד שבחברה חברה האוטובוסים לצייד את הרכב בו הוא התבקש לנהוג, הנחיות החברה כפי שנקבעו ע"י קצין הבטיחות שלה וגם החלטה עקרונית של החברה האם לייצר (בעקבות פרשת חדריה) תפקיד קבוע של מכוון מטעם החברה בתחנות המרכזיות ובחניוני החברה. אדגיש כי הציטוט לעיל הינו מתוך פסק הדין המרכזי בו בחרו שלושה מתוך 5 שופטים להרשיע את חדריה.

אותם שופטים יוצרים אבחנה ברורה בהלכה מחייבת בין מצב של נסיעה לאחור בעיר ובין מצב של נסיעה לאחור בחניון אוטובוסים.

ההלכה היא כי יש לבצע אבחנה זו ולכן פסיקה בניגוד לאבחנה זו תהיה פסיקה בניגוד להלכה אותה קבע בית המשפט העליון בפרשת חדריה.

ודוק – למעט עמדתה של כבוד השופטת בן פורת אשר סברה כי יש נפקות להפרש הזמן שבין בדיקת סביבת האוטובוס ותחילת הנסיעה, סברו יתר חברי ההרכב כי אין נפקות ממשית לנתון זה שכן תוך שניות יכולה להשתנות הסביבה שסביב האוטובוס ועם כניסתו של נהג למושביו יכול להופיע הולך רגל בלתי צפוי מאחורי האוטובוס. בנסיבות אלו, לשיהוי הנהג גם של מספר דקות טרם תחילת הנסיעה אין נפקות ממשית. זו ההלכה ביחס לעמדת יחיד זו של כב' השופטת בן פורת.

גם ב"כ המדינה הסירה (מנימוק זה) בפרשה זו טענה זו של המדינה כמייצרת רשלנות והתרכזה בטיעון בודד לפיו היעדר הצבת מכוון הוא גרעין הרשלנות. טענה זו בסופו של יום שכנעה שני שופטים מתוך חמישה אך הובילה להרשעה יחד עם דעת היחיד של כב' השופטת בן פורת.

ומן הכלל אל הפרט -

כאמור לעיל, אין מחלוקת עובדתית ממשית בין התביעה להגנה בפרשה זו. התיאור העובדתי שיתואר להלן מקובל גם על ההגנה (למעט מרחק הנסיעה שעבר האוטובוס טרם הפגיעה במנוח, לגביו אכריע את הסוגיה בהמשך).



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

הנאשם החנה את רכבו לצד אוטובוסים אחרים (כמתואר בת/5) לצורכי טיפול ושטיפה בחניון האוטובוסים של חברת אגד תעבורה. הנאשם קיבל הנחייה לאחר הפסקה לחזור לאותו האוטובוס אותו החנה וכך עשה.

בדיסק השחזור שביצע בוחן התנועה (ת/10) מצולמת ברחבת החנייה בה חנה האוטובוס כאשר היא מגודרת בגדרות לבנים (מחומר איסכורית) ובהתאם לעדויות הנהגים שהעידו בתיק מטעם ההגנה, אין המדובר במקום שהוא נגיש לציבור הרחב. יחד עם זאת הוכח כי במקום אפשרית תנועה של עובדי המקום.

בשלב זה, וטרם אמשיך לתאר את התיאור העובדתי שהוכח בפני, אבחן את חובת הזהירות הקונקרטית בפרשה זו -

חזקה כי עובדים, עובדי המקום, מכירים את תנועת האוטובוסים במקום, מודעים לכניסתם ויציאתם מחניות במקום וסביר לצפות כי ישמרו על ערנות בסיסית במקום מסוג זה. מהמסמך ת/12 ומעדויות של העד יצחק לוי עולה כי המנוח שהה במגרש החניה בו יוצאים ונכנסים אוטובוסים ללא הפסקה והיה עסוק בשניות לפני שנפגע בשיחת טלפון. מעדויות של העד אפטקרב דימה ששוחח עם המנוח טרם מותו עולה כי המנוח התקשה בשמיעה ולכן צעק. לפי עדותו – **"דן לא שומע טוב מפאת גילו ולכן הוא כל הזמן היה צועק" (ת/12).**

העד יצחק לוי מתאר את המנוח כאשר הוא עומד כפוף עם גבו לכיוון ממנו עשוי להגיע אוטובוס וכך הוא מנהל שיחה אותה הוא מתקשה לשמוע (לפי עדותו של דימה).

בשלב זה צריכה להיבחן שאלת קיומה של חובת זהירות קונקרטית בין הנאשם למנוח.

אשאל – האם צריך המנוח כנהג מן הישוב צריך לצפות כי עובד של המקום ישהה בנתיב נסיעתו במקום בו שדה הראייה "מת" מבחינתו ?

אני סבור כי הסבירות להמצאות עובד (אדם מבוגר) שלא ישים ליבו לרכב הנע באיטיות לאחור, ומשמיע קולות צפצוף מקוטע בזמן נסיעתו לאחור היא סבירות נמוכה אך עדיין קיימת. **חובה על נהג מן הישוב בנעלי הנאשם לצפות הימצאות של עובד או נהג אחר בשטח המגרש שעה שהוא נוהג לאחור, ולכן מתקיימת חובת זהירות קונקרטית בפרשה זו.**

יחד עם זאת, סבירותה הנמוכה של התממשות הסכנה תשפיע כפי שיוסבר להלן על חובות הזהירות והפעולות המתחייבות שיגזרו מהן ביחס לנאשם הספציפי.

בנסיבות אלו, השאלה היא האם ביחס לחובת זהירות זו בנסיבות הספציפיות של המקרה, נקט הנאשם באמצעים סבירים כדי למנוע היתכנות של גרימת הנזק הצפוי ?

הנאשם החנה את האוטובוס כאשר חזיתו לפנים, ואני קובע כי אין בהתנהגות זו של הנאשם כדי להגביר או כדי להוכיח רשלנות מצידו שכן גם אם הנאשם היה מחנה את רכבו עם חזיתו לפנים, תמרון זה בחנייה שצולמה בת/10 מחייב היה נהיגת הרכב לאחור ובמצב זה בדיוק אותו סיכון



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

פטנציאלי שעשוי היה להתממש.

הלכה למעשה דווקא חובת הזהירות העולה מפרשת חדריה המחייבת את בדיקת השטח טרם הנהיגה לאחור, הייתה מתקשה להתממש בסיטואציה של עצירה ונהיגה מידית לאחור. פעולה כזו היתה מתבצעת מן הסתם ללא בדיקה מוקדמת של השטח ובסיטואציה בה אין לנהג אמצעי ראייה או חישני רוורס לאחור.

אין אני סבור כדעת הבוחן כי מצב חנייה הפוכה (עם החזית לפנים) משפר את יכולת מניעת התאונה, שכן כניסתו של אדם לשטח מת (שאורכו כ-50 מטר כפי שיוסבר להלן) יכול שיתרחש בשברירי שנייה. נסיעה לאחור לתוך "שטח מת" ללא יכולת ראייה לשטח זה יוצרת בדיוק את אותה הסכנה בין אם מבוצעת היא מיד עם הגעת הנהג למקום ובין אם כעבור הפסקה ויציאה לאחר חנייה ארוכה. לכן גם דעת הרוב בפרשת חדריה וכל השופטים באותה הפרשה (למעט השופטת בן פורת) כולל ב"כ המדינה החליטו כי לרכיב השיהוי שלפני הנסיעה אין נפקות לשאלת הרשלנות. יישום של אותה העמדה לפרשה זו מוביל למסקנת היעדר רשלנות כתוצאה מכיוון חניית האוטובוס או משך הזמן שחלף בין בדיקת השטח ועד ליציאת הנאשם לדרכו מהחנייה (ככל שהמדובר בדקות ספורות מרגע הבדיקה).

ודוק –

בהתאם לחוק חייב נהג אוטובוס לפני תחילת נסיעתו לבדוק את מד לחץ האויר של הבלמים יחד עם רשימת פעולות נוספות שעליו לבצע לפי תקנה 425 בתקנות התעבורה. לצורך כך חובה עליו להניע את האוטובוס (כפי שעשה הנאשם) אחרת לא יעלה לחץ האויר במערכות הבלמים. בהתאם לתקנה 74 (ב) בתקנות התעבורה, אסור לו לנהג להשאיר רכב מונע ללא השגחה ולכן כל ירידה מן הרכב לצורכי בדיקה לאחר הנעתו תגרום להפרה של הוראות החוק. אם יצא לבדוק את היקף האוטובוס, שוב יהיה עליו להמתין לאחר ההנעה לעליית לחץ האויר מה ששוב ייקח זמן, וחוזר חלילה.

אין הצדדים חלוקים כי האוטובוס של חברת אגד תעבורה לא היה מצויד באמצעי המצלם את השטח שמאחורי האוטובוס ולא היה מצויד בחיישני רוורס המסוגלים להתריע בפני הנהג על אדם או חפץ אחר הניצב מאחורי האוטובוס.

אדגיש בנקודה זו את הקבוע בחוק בתקנה 361 (ב) בתקנות התעבורה:

"ברכב ששדה הראייה לאחור בו דרך המראה הפנימית מוסתר, יותקנו שתי מראות תשקיף משני צדיו, ואולם ברכב כאמור ששנת ייצורו הוא לפני 1976, תותקן מראת תשקיף אחת בתוך הרכב או בצדו השמאלי של הרכב"



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

ואילו בתקנה משנה (יא) נקבע ביחס לתקנה (ב) זו:

"המראות האמורות בתקנות משנה (א) עד (ד) ו – (ח) יאפשרו לנהג לראות ממושבו בבהירות ולסקור את הדרך מאחורי הרכב למרחק של 100 מטרים לפחות"

עובדתית, נהג הנאשם ברכב שלפי בדיקת הבוחן לא עמד מבחינת מבנהו בדרישות המחוקק לפיהן עליו לראות לאחר ממושבו בבהירות מרחק של 100 מטר לפחות !!

אגב, הטענה (אם תעלה) כי סעיף (יא) אינו חל ביחס לאוטובוס לאור ההחרגה שבסעיפים (ה) ו- (ו) תידחה על הסף לאור תוכנו של סעיף (ו) המחיל את (ג) לתוכו באופן מפורש אף שסעיף (ג) אינו מוחרג ל"אוטובוס" בלבד. מכאן ניתן ללמוד בפירוש כי סעיפים (ב) ו- (יא) חלים על כלל הרכבים ובכלל זה אוטובוסים. כך גם בשונה מסעיף קטן (א) אותו החיל המחוקק ספציפי לקבוצת רכבים נתונה, כך סעיף קטן (ב) חל על כל כלי הרכב ללא אבחנה ולכן סעיף קטן (יא) חל אף הוא על כלל הרכבים ובכלל זה אוטובוסים.

ובחזרה לתיאור המקרה הקונקרטי -

מן המצולם בת/10 ניתן לראות כי לאחר חניית האוטובוס ולצורך חידוש תנועתו מהמצב בו חנה הנאשם חייב היה הנאשם לנהוג לאחר ולא הייתה לו כל דרך לנוע עם רכבו קדימה בלבד.

הנאשם (בהתאם לעדותו במשטרה ובבית המשפט - שלא נסתרה בכל דרך ע"י התביעה) **בדק את סביבת האוטובוס טרם עלה אליו, לא זיהה איש**, ניגש למושב הנהג והחל להרכיב את מערכות הכרטוס במקביל להפעלת מערכות לחץ האוויר של הרכב, פעולות אותן העריך בזמן שבין 3 ועד 5 דקות. (כנדרש ממנו בתקנה 425 לת"ת). ההגנה אינה חולקת על תיאור זה.

בשלב זה נראה המנוח ע"י מר יצחק לוי (נהג אחר שישב במרחק בתוך אוטובוס אחר וצפה על המתרחש) כאשר הוא עומד מול המסלול שמצוי בקו ישר מול אחורי האוטובוס של הנאשם ומשוחח בטלפון.

הנאשם החל בנסיעה מתונה לאחר תוך שהוא מביט במראות האוטובוס, תוך שהאוטובוס משמיע קול צפצוף מקוטע (עמ' 41 שורה 21 + עמ' 72 שורה 25) **ותוך שאינו מבחין במנוח אשר מצוי בשטח לגביו אין למנוח שדה ראייה**.

בוחן התנועה אישר כי ניתן לראות אדם מאחורי האוטובוס רק אם הוא מתרחק מרחק של 49.5 מטר מהאוטובוס – ראה עמוד 20 שורה 27 + עמוד 21 החל משורה 5 .



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

כאן אקבע כי אני מקבל כאופן חלקי את מדידת הבוחן ביחס למרחק שנהג הנאשם עד לפגיעה במנוח (קביעת הבוחן היא בהיעדר כל חוות דעת נגדית של ההגנה). אני קובע כי הנאשם עבר מתחילת נהיגתו לאחר בנסיעה מתונה מרחק של כ- 19 עד מכסימום 31 מטר זאת עד לפגיעה במנוח וקובע כי לכל אורכו של מרחק זה (בהתאם לקביעת הבוחן) היה מצוי המנוח ב"שטח המת" של הנאשם מבחינת שדה הראייה שלו לאחר. במילים אחרות, המנוח עמד ושוחח בטלפון במקום בו הנהג לא יכול היה לראות אותו תוך מבט שלו דרך מראות הרכב לאחר. המנוח עמד בנקודה שהיא בין 19 מטר ועד 31 מטר לכל היותר מהנקודה ממנה חלקו האחורי של האוטובוס החל לנוע לאחר. נתונים אלו נשענים על עדות הראייה של יצחק לוי על רקע מדידת הבוחן. (ראה עמוד 44 שורה 28 + עדות עד הראיה בעמודים 51 + 52 לפרוטוקול)

הכרעה בשאלת הרשלנות -

בנקודה זו, ולאחר שמבחינה עובדתית תמונת המצב ברורה והוכרעה, הגיע השלב בו ניתן להכריע האם התרשל הנאשם בהתנהגותו כפי שטוענת המדינה. האם בהתנהגותו בנסיבות הספציפיות של המקרה חרג מסטנדרט זהירות נדרש כפי שנדרש היה מכל נהג אחר מן הישוב בנעליו ?

לא הוכח בכל דרך כי הנאשם לא בדק את סביבת רכבו לפני שעלה לנהוג בו. ההפך הוא הנכון. הנאשם טען בחקירתו במשטרה כי סביבת רכבו נבדקה היטב טרם עלייתו לאוטובוס. כך חזר וטען ללא כל סתירה בחקירתו הנגדית במהלך עדותו בבית המשפט (ראה עמ' 78 שורה 11)

אני קובע כעובדה כי פעולה זו של בדיקת סביבת האוטובוס טרם עלייתו אליו בוצעה על ידו.

הוכח כי לא הייתה לנאשם אפשרות לנהוג קדימה כדי לצאת לדרכו ולכן נהיגתו לאחר הייתה לגיטימית ומחויבת המציאות לאחר שהחנה את רכבו כך לצורכי ניקיונו. (ראה עמוד 79 שורה 10 + עמוד 105 שורה 23)

עובדתית לא הייתה לנאשם כל יכולת לראות את המנוח ממקום מושבו וחברת "אגד תעבורה" לא התקינה ברכבו חיישני רוורס או אמצעי ראייה לאחר אשר יאפשרו שדה ראייה מלא לאחר כפי שמותקנים הם בחלק מהאוטובוסים האחרים בישראל (יורחב בעניין זה בהמשך עת יצוטטו נהגי אוטובוסים בפרשת ההגנה). חברת "אגד תעבורה" גם לא הציבה אדם מטעמה שתפקידו יהיה לכוון תנועת אוטובוסים במגרש החנייה בו היא מחנה באופן קבוע את האוטובוסים שכבועות ובאחריותה.

בתשובה לשאלת הבוחן – "האם יכולת לבקש מאדם שנמצא שם לכוון אותך ?" השיב הנאשם – "לא היה בקרבתו איש כזה" (עמוד 3 שורה 72 בת' 7)



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

איש לא סתר את טענת הנאשם כי אכן לא היה מנקודת מבטו איש כזה בקרבתו, שכן עת סרק הנאשם את הסביבה גם המנוח לא היה בשדה ראייתו ומר יצחק לוי יושב בתוך האוטובוס שלו (הנאשם לא ידע על נוכחותו שם).

הוכח כי בשטח המגרש לא ראה הנאשם אדם זמין לצורך סיוע.

(ראה גם עמוד 52 שורה 17)

למען האמת, הסביר הנאשם כי מדיניות החברה כפי שהועברה לנהגים ע"י קצין הבטיחות שלה היא כי יציאה בנסיעה לאחר אינה מחייבת מכוון ולכן כך יצאו ויוצאים גם היום כל נהגי החברה.

עדותו של הנהג לוי יצחק בפני בעמ' 53 שורה 23 –

”ש – נכון שאין חיה כזו מכוון ?

ת – אני לא ראיתי אף פעם מכוון.... שנים אני נמצא שם, אף פעם לא היה מכוון”

בסיטואציה המתוארת לעיל, קיים ספק ממשי בעיני אם התרשל הנאשם כאשר בחר לצאת מהחנייה ללא פיקוח של מכוון.

קיים ספק ממשי האם נהג סביר מן הישוב בנעלי הנאשם כפי שמתואר לעיל, ברמת ההסתברות הנמוכה להמצאות אדם מבוגר מאחוריו שיתעלם מאוטובוס שנע באיטיות עם צפצוף לאחר, יעזוב את רכבו ויתחיל לחפש מכוון שיתנדב לסייע לו ביציאה מהחנייה לאחר.

אין המדובר בתנועה בתוך עיר שם ההיתכנות להימצאות ילדים שלא ישימו ליבם לאוטובוס שנע לאחר גבוהה.

אין המדובר ביציאה מתחנת אוטובוס בעיר בנסיעה לאחר שם ההיתכנות להימצאות נוסעים סביב הרכב, שזה עתה ירדו ממנו, או מבקשים לעלות אליו, גבוהה מאד.

שונה המצב ברע"פ 9016/09 יעקב עבדיה נגד מדינת ישראל, שם נהג אוטובוס אשר צויד במצלמה המראה את הנעשה מאחור נמנע מלעשות בה שימוש ותוך כדי יציאה מתחנת אוטובוס כאשר סביבו נוסעים שזה עתה ירדו מרכבו, פסעו מאחורי האוטובוס. בסיטואציה כזו גם בהתאם להלכת חדריה היה בסיס איתן להרשעה.

בסיטואציה בה היה המצוי הנאשם בתיק זה, ספק רב בעיני אם אכן החלטתו לצאת באיטיות בתוך מתחם החנייה של האוטובוסים **ללא מכוון** מהווה התנהגות בלתי סבירה. ברור כי התנהגות זו גרמה בסופה לתוצאה קטלנית, אך חובת המדינה היא להראות מעבר לכל ספק סביר כי התנהגות זו לוקה בחוסר סבירות בנסיבות הקונקרטיות כדי שתוכל להתגבש הרשעה.

בהלכת חדריה נקבע כי נתוני היסוד אשר לאורם על נהג לגבש את אמצעי הזהירות הדרושים בנסיעה לאחר הם בעיקרם: מקום האירוע, הזמן, סוג הרכב ושאלת שדה הראיה. אמצעי הזהירות אשר היה על הנאשם לנקוט בהם עת נסיעתו לאחר אינם נקבעים לאור כל אחד מיסודות אלו במנותק, אלא המדובר במכלול של נסיבות אשר ביחד קובעים את אמצעי הזהירות בהם חובה היה לנקוט.



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

נהג עשוי להידרש לאמצעי זהירות ספציפיים ברכב מסוים, במקום מסוים ובשעה מסוימת, מול דרישת אמצעי זהירות אחרים כאשר מדובר בשעה אחרת גם אם מדובר באותו רכב ובאותו מקום.

למקום בו מתבצעת הנסיעה לאחר יש השלכה על אמצעי הזהירות שעל הנהג לנקוט. קיים הבדל בין אמצעי הזהירות אשר על נהג לנקוט עת הוא נוסע לאחר בשכונת מגורים או בקרבת ילדים, לעומת חניון אוטובוסים בו תנועת הולכי הרגל היא דלה על לא קיימת.

נראה כי לפי הילכת חדריה, בסיטואציה בה היה הנאשם, רשאי היה ולא חייב להציב מכוון טרם נסיעתו לאחר. זולת הפעולות בהן נקט הנאשם לפני תחילת נסיעתו במגרש החנייה, באור יום, לא מצאתי פעולה נוספת שיכול וחייב היה הנאשם לעשות כדי למנוע את התאונה: הנאשם בדק את סביבת האוטובוס ומצא אותה ריקה מאדם, הביט במראות תוך כדי יציאה, שמע את פעולת צפצפת הרוורס בזמן הנסיעה ונסע לאחר במתינות. אני מוצא את התנהלותו בסיטואציה בה שהה סבירה ואינה חורגת מהתנהגות המצופה מנהג המצוי במגרש חנייה מגודר של אוטובוסים.

יחד עם זאת, אין אני מוצא סבירה את התנהלות החברה בה הועסק הנאשם ואין אני סבור כי ניתן לנתק בין התנהלות זו להתרחשות התאונה כפי שיובהר להלן.

חברת אגד תעבורה מיהרה לפטר את הנאשם מיד לאחר התאונה והשאירה אותו להתמודד לבדו בהליך משפטי מורכב.

בכל הקשור להתנהלות חברה זו, עלתה תמונת מצב מדאיגה מאד בפני.

אין זה תפקידו של בית המשפט לעסוק בשאלת אחריותו של מי שלגביו החליטה המדינה שלא להגיש כתב אישום, אך תיאור עובדתי של המערכת אשר פעלה ברקע של פרשה זו יבוא גם יבוא בהכרעת דין זו ולו כדי שהנאשם לא יישא לבדו על כתפיו את התחושה הקשה כי נהיגת רכבו לאחר הייתה זו שהובילה לבדה למותו של הנאשם (גם אם קבעתי כי ספק הרשלנות יוביל לזיכוי).

נכון כי הנאשם היה זה שלחץ על דוושת הגז והוביל את האוטובוס לאחר עד לפגיעה במנוח, אך בפועל לא אוכל להתעלם, ואני מוצא לנכון לתאר בהכרעת הדין את הסביבה בה עבד ואת ההחלטות שקיבלו ממוניו של הנאשם:

קצין הבטיחות של חברת "אגד תעבורה" היה מודע למצב של שטח מת בעת נסיעה לאחר, ולא עשה מצידו דבר כדי למנוע את המשך נהיגת האוטובוסים לאחר ללא אמצעי ראייה בתחנות המרכזיות, במגרשי החנייה ואף בהסעת ילדים הנוסעים באוטובוסים אלו וחייהם מצויים בסכנה בכל פעם שרכב כזה נוסע לאחר בקרבתם.

שאלותי ביחס ליכולת החברה להתקין אמצעים פשוטים וזולים כגון חיישני רוורס או מצלמות ראייה לאחר נתקלו בתשובות המפנות למנכ"ל החברה ולהיעדר כדאיות כלכלית של החברה להתקין אמצעים אלו.



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

תקנה 585 בתקנות התעבורה קובעת כי אלו תפקידי קצין הבטיחות (בין היתר):

- "(1) לפקח על כך שהנהגים המועסקים על ידי המפעל או הנוהגים ברכבו ימלאו אחר הוראות פקודת התעבורה והתקנות על פיה.
- (2) לפקח על כך שהרכב של המפעל או המופעל על ידו יהיה בכל עת במצב תקין ויתמלאו בו הוראות דיני התעבורה.
- (3) לפקח על הוראות כל דין הנוגע לבטיחותם של עוברי דרך ולתקינותו של רכב בתחום המפעל."

ואילו מכח תקנה 586 בתקנות התעבורה נתונה הייתה לו הסמכות בהיעדר אמצעי ראיה מוסדרים לאחר כפי שמחייבת תקנה 361 (יא) בתקנות התעבורה להורות כך:

"(א) קצין בטיחות רשאי לאסור את השימוש ברכב שבבעלות המפעל או הנמצא בשליטתו ולהתנות את השימוש בו בתקינותו והבאתו למצב שלא יפגע, לדעתו, בבטיחות התנועה, ובלבד ששוכנע כי נתקיימו ברכב הוראות תקנה 308 (א)."

כלומר, לו רצה, יכול וצריך היה קצין הבטיחות של אגד תעבורה לאסור שימוש בכל אוטובוס בו ממושב הנהג לא ניתן לראות בבהירות לאחר מרחק של 100 מטר כפי שמחייבת תקנה 361 (יא) בתקנות התעבורה).

כך העיד קצין הבטיחות בפני כאשר נשאל מה הם האמצעים שסיפקה החברה לנהגיה כדי לראות לאחר: (עמ' 108 החל משורה 5)

"ש – איזה ?

ת – קרי מראות, קרי זמזם רוורס, כל המערכות שנמצאות, בשביל לאפשר לנהג שדה ראיה, עד כמה שהוא בעייתי ויש שדות מתים, במיוחד בנסיעה לאחר, ויש מערכות שהן מערכות נלוות, שלמעשה לא מחויבות בחוק, קרי, חיישני רוורס ומצלמות למשל וכדומה. אחרי האירוע הזה, התחלנו בפילוט שעשינו אותו באוטובוסים בבאר שבע, לא שייכים לסניף, שייכים פה אבל לסניף ההיסעים שלנו, הם יותר זמינים לנו מבחינת הפילוט שאפשר לעשות. ניסינו לשתול מערכת של מצלמות, הבעיה הייתה שאין הכנות באוטובוסים למצלמות. זאת אומרת להרכיב את המצלמה, את המסך קדימה אצל הנהג לא הייתה בעיה, גם את המצלמה על הגג אין בעיה. להשחיל את החוטים בין תא המנוע, להעביר אותם, כאשר הכל שם חסום עם סליקון, זה הצריך שעות עבודה ופירוקים של המכונות, מה שזה לא צלח. הייתה אופציה להוריד את המצלמה לגובה של מכסה המנוע, גרם לפיח על המצלמות, גרם לרעשים, גם יש לה סאונד, אז גרם לרעשים."

כלומר – קצין הבטיחות היה מודע מראש לבעיות שבשדה הראיה לאחר ורק לאחר התאונה נעשו ניסויים להתקנת מצלמות לאחר. איש לא ביצע ניסויים אלו מראש אף שבעיית ה"שדות המתים" הייתה מוכרת לקצין הבטיחות.



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

ובהמשך עדותו:

" יש בעיה אחת, שאנחנו כפופים למפרטי אגד, אגד אגודה שיתופית והם מכתיבים את המפרטים, אני לא יכול להגיד כרגע שזה בלתי ישים, זה ישים, כי יש מפרטים שהם מפרטים, למשל גודל צמיג, או מתאמים לגרירה, שאם אני לא עובד, או צבע ריפוד למשל, שאם אני לא עובד לפי המפרטים, אז אני עלול אחר כך לא לקבל שירות, לא יוכלו לגרור אותי כי אין וו גרירה, או לא יוכלו להחליף לי ריפוד, כי אין את הצבע באגד, ולכן בדברים האלה יותר בעייתי. מצלמות, עדיין אפשר, זה עניין תקציבי. כ.ה. אלון אופיר: במילים אחרות אדוני אתה אומר אפשר, זה רק עניין של כסף. העד שי אלמליח: בהחלט כן. כ.ה. אלון אופיר: מה לגבי חיישני רוורס? העד שי אלמליח: גם אותו דבר. "

כלומר, קצין הבטיחות מאשר באופן חד משמעי כי אגד תעבורה יכולה הייתה להתקין אמצעים שיאפשרו ראייה או חישה לאחור ומשיקולי תקציב / חיסכון בכסף, החליטו שלא לעשות כך !!!

ובהמשך דבריו בעמוד 109 שורה 18 -

" כל הטרגזים באגד תעבורה בבעלותנו, הם יוצאים עם חיישני רוורס, זאת אומרת רכבים קטנים יוצאים עם חיישני רוורס, במיניבוסים בבעלותנו, כולם עם מצלמות רוורס. זה בשטח באחריותי, ואני עושה את זה, ככה זה עובד אצלנו. באוטובוסים לצערי, נצמדים למפרטי אגד, ושיקולים כספיים עוד הפעם, ואין את זה שם. "

כאשר נשאל אם היה מודע לבעיה של נסיעה לאחור אגב "שטח מת" וחוסר יכולת ממשית של הנהגים לראות לאחור, מדוע לא דאג להצבת מכוונים קבועים מטעם אגד במקומות בהם אוטובוסים נוסעים לאחור, השיב: (עמ' 110 שורה 14)

"אז אני אתחיל ככה. אני יגיד, קודם כל אם אתה שואל אותי אם זה פותר את הבעיה, אכן, אין לי ספק שאם היו מכוונים במגרשים, בתחנות סופיות, בתחנות מוצא היו מכוונים, אז בוודאי ובוודאי שהיו נמנעים תקריות. אתה שואל אותי כקצין בטיחות, אז גם אם היו בכל האוטובוסים שמסיעים ילדים, היה מלווה, זה היה פותר בעיות, אבל אני יכול להמליץ, אני לא יכול לחייב משהו שהוא לא על פי חוק ובחוק לא מחייבים ובשורה התחתונה, לי כקצין בטיחות נורא קל, יש לי באמת, בקטע הזה להגיד, אני הולך עם המערכות הטכנולוגיות, ממליץ עליהם, אני ממליץ על מכוון קרקעי, אבל בשורה התחתונה, מישהו הרי צריך להכניס את היד לכיס ולשלם, ופה זה לא אני. פה בקטע הזה, זה, יש פה בעלים לחברה, יש



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

דירקטוריון, יש פה מנכ"ל, בשורה התחתונה, אני יכול להמליץ על דבר כזה, זה בלתי ישים, וזה גם לעניות דעתי, זה ייפול בשנייה.

כ.ה. אלון אופיר רגע, מה שאני מבין מאדוני, זה שאדוני המליץ, ומישהו אמר לו, אין לנו כסף לזה, אנחנו לא נותנים מכוון?

העד שי אלמליח: אני אומר שוב פעם, אנחנו, הנושא הזה עלה, לא רק על ידי הנושא הזה עלה גם על ידי נהגים, בישיבות שעשינו גם אחרי האירוע, שגם נכחו גם יובל נכח, הנושא הזה הועלה, גם של המערכות, בשורה התחתונה תקציבים, כן, כן, זה לא נעים להגיד, אבל בסופו של דבר, מישהו צריך לשלם את הדברים האלה, מישהו צריך לאשר אותם, ואם זה לא מחייב בחוק, אז יש את כל הליגיטימציה, לא ללכת בדרך הזאת.

ולמרות המתואר על ידי קצין הבטיחות לעיל ולאחר דברים אלו, כאשר נשאל ע"י התובע שאלה ישירה כך השיב: (בעמ' 111 שורה 11)

"ש: למעשה כשאתה נוסע לאחר ללא מכוון, לתוך השטח המת, אתה נוסע כעיוור, נכון? ת: אמת."

עד כמה שהדבר נשמע בלתי נתפס, קצין הבטיחות של חברת אגד תעבורה, ידע והשלים עם מצב בו אוטובוסים שבאחריותו נוסעים לאחר מבלי שהחברה דאגה למתן אמצעי ראייה סביר לאחר ולמרחק של 100 מטר לפחות כפי שקבוע בחוק.

איש לא הפעיל סמכותו מכח החוק למסור הודעת איסור שימוש ברכבים אלו, איש לא אסר על נהגים לנהוג כך ברכבים אלו, ולמעשה (וזה החמור מכל בעיני) ממשיך מצב זה ללא כל שינוי גם היום.

בסוף עדותו, וכאשר התבקש ע"י התובע לקבוע את הנהג כרשלן בפרשה זו, כך ענה קצין הבטיחות: (עמוד 113 שורה 2)

"ש: אתה מסכים איתי, שאם יש בנמצא מי שיכול לכוון אותך, אז למעשה, כנהג, אז למעשה זה אחריות בסיסית שלך, לבקש ממישהו שיכוון אותך, כדי להתגבר על השטח המת.

ת: אני יגיד משהו ככה, אני יגיד משהו מהניסיון. למעשה רשלנות, זה אם הנהג היה נוהג בצורה שאני לא מצפה ממנו לנהוג.

ש: תראה, אתה נכנס קצת להגדרות משפטיות, וזה לא התפקיד שלך.

ת: אני יגיד לך משהו, אני יגיד לך משהו, אתה שואל אותי, אם אני הייתי במצב שלו, אם הייתי עושה משהו אחר? אני מזמין אותך לתחנה, ואני מזמין אותך לראות מה קורה, לא רק בבאר שבע, כל הארץ ואתה תראה, שהוא נהג כפי שמצופה ממנו לנהוג, ואני לא רואה שאני הייתי עושה משהו שונה."



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

ובהמשך עדותו –

" נבדק האפשרות של המצלמות, אין פתרון לזה, מהסיבות שציינתי. לא השתנה שום דבר, ואם כבודו חושב שזה רק אצלנו, מוזמן ללכת לכל חניון ולראות איך הוא עובד. לא המצאנו, ואני אומר לך, אתה בטח יש לך ניסיון הרבה יותר גדול משלי, ועוברים פה אני מאמין מקרים כאלה ואחרים, ואתה יודע שאנחנו לא יכולים לישון כמו שצריך. יבוא המנכ"ל פה, הוא יסביר למה הוא לא מסוגל לחתום, כנראה יש לו את האילוצים שלו. אני לא יכול לחייב, אם זה לא בחוק, שיקבעו, יורידו הנחיה מצלמות בחוק, שיורידו הנחיה, ויישמו אותה. כל עוד זה לא בחוק, זה משאיר את זה בפתח של הבעלים, ובפתח של הבעלים לצערי הרב, מסתכלים דרך הגרש, החור בגרש, אין מה לעשות, ככה הדברים עובדים. לשים מכוון, מבחינתי כקצין בטיחות, מעולה. תשאל את מיקי לוי שהוא צריך לחתום, יגיד לך איקס מכוונים כפול המגרשים כפול הזה,"

אדגיש כי דבריו של קצין הבטיחות מוקלטים כך שאין המדובר בטעויות הקלדה.

נהגי אגד תעבורה אשר העידו בפני מטעם ההגנה טענו בעדות מצמררת כי כאשר לוחצים הם על כפתור ה-R (רוורס) מבחינתם לוחצים הם על "רולטה".

ראה עדותו של הנהג יהושע עמר בעמוד 94 לפרוטוקול המדברת בעד עצמה ואין צורך להוסיף לה דבר. המדובר בעדות כנה המתארת אחד לאחד את מצוקת הנהגים בשטח -

" ת: כבוד השופט, אין לנו שום עזרה, לא במכוון, ואף פעם לא היה מכוון, ואני חושב, אני לא יודע אם זה, אני התייעצתי עם עורך דין לפני זה, אם מותר לי בכלל לעלות את הקריאה הזאת, אולי מהבית הזה תצא קריאה, לכיוון הרגולטור, שזה משרד התחבורה, כי מבחינה חוקית הבנתי, שהחברות התחבורה, לא מחויבות להתקין עזרים טכניים, כדי לתת אפשרות לנהג להתמודד עם מצב, שהוא כמעט בלתי אפשרי, שזה, יש היום חברות שאולי ביוזמתם, אבל מבחינה חוקית הם לא מחויבים להתקין את העזרים האלה, שזה או מצלמות, או חיישני רוורס, שאני חושב שאם היו קיימים, האמצעי היה קיים, אני חושב שהישיבה הזאתי הייתה בכלל בטלה. והלוואי ואולי תצא קריאה מהבית המכובד הזה, שיחייבו את החברות, כי אני לא יכול לפנות למנכ"ל שלי ולחייב אותו שייתן לי את האמצעי הזה, כי הוא מבחינה חוקית לא מחויב. ואנחנו הנהגים, אנחנו נמצאים בדילמה. אני למשל, כשאני בא ונכנס לרציף שלי קדימה, אז בסדר, הכל בסדר, אני רואה את הכל, אבל כשאני, יש לי אחד, שתיים, שלוש שזה ההילוכים, ויש לי את ה-R, ה-R שזה רוורס, אני לא קורא לו רוורס, ה-R הזה בשבילי הוא רולטה, כי כשאני לוחץ על ה-R הזה אני נוסע ואם פגעתי במישהו, פגעתי. אבל אני, אין לי שום אפשרות לראות מי נמצא בחלק האחורי של האוטו, ואנחנו נכנסים, כידוע לבית המשפט, שאנחנו נכנסים לפחות מספר פעמים ביום לקלוט נוסעים, ואנחנו נוסעים לאחור. כשאנחנו גם מחנים את הרכבים, אנחנו גם נוסעים לאחור. אין לנו מכוון, אף פעם לא היה מכוון, והכל אנחנו נתונים ליד הגורל, במיוחד שהמקרה של



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

הבחור הזה, של יובל, שהוא נהג שלנו, שאני אישית, הוא יותר קטן ממני בגיל, אבל אני יושב מולו לפעמים, וסופג ממנו גם הלכות חיים, הוא בן אדם שבא מהמסורת, הוא גם, הנועם ההליכות שלו, הצורת דיבור שלו, בן אדם שאני אומר לך, הבן אדם הכי רגוע שיש לנו בחברה, ועצם זה שזה קרה לו, הסיטואציה הזאת שהוא נקלע אליה, כל אחד מאיתנו ובגלל זה אני חשוב לי להיות פה, ולהגיד את הדברים האלה, שהבן אדם הזה הוא נקלע לסיטואציה, כל אחד מאיתנו יכול היה להגיע למצב הזה, ולהיות במצב הזה של היום. אני אומר לך, שאני כואב לי, ואנחנו כל החברה פה, כל העובדים מנסים לעזור לו במה שאפשר, באמצעים הדלים שי שלנו."

וראה גם את עדותו של הנהג קרסנטי שמואל : (עמ' 100 לפרוטוקול)

" ש: בעקבות התאונה הזו, לשאול אותך מה קורה לגבי, איך נהגי האוטובוס נוסעים לאחור, איזה אמצעים הם נוקטים בתחנות של אגד, כן, במגרשים של אגד, כן.
ת: טוב, לצערנו, אנחנו לוקחים על עצמנו הרבה אחריות. נסיעה לאחור, זו בעיה, זה כבר הרבה, הרבה שנים, אין לנו הרבה אמצעי עזר, שזה אומר אם זה מצלמות או כל מיני דברים. לאחרונה הכניסו את הצופרים האלה שמרתייע, זאת אומרת אם בן אדם שיש לו בעיה בשמיעה, אז הוא לא שומע. וברמה הכללית, גם אין לנו שדה ראייה לנסוע לאחור, ואנחנו צריכים לנקוט את כל אמצעי הזהירות, שזה אומר לנסוע עם רגל על הדוושת בלם, כדי להיזהר ולצאת מזה איכשהו, כדי שלא יקרה שום דבר, פגיעה או משהו."

" אם אתה שואל אותי, חייב שיהיה וחייב שיהיו עוד כמה כלים, כלי עזר, מצלמות, אני מכיר אוטובוסים, ועבדתי על אחד מהם הרבה שנים, כשהייתי עובד על קו של ים המלח, אבל זה היה תוצרת חוץ, איך שאני משלב את ההילוך האחורי, בלי לזוז, אני יכול לדעת אם אדם יושב לי על הפגוש האחורי. אני יכול לראות אותו בוודאות, כי יש לי מצלמה קטנה מקדימה,"

" אמרתי את הכלים האלה של מכוון לאחור, אין לנו אותם. אין, כי שם האוטובוסים יוצאים ונכנסים כל היום, אין מי שיכוון, וגם סליחה, המכוון עצמו, עלול להיות בסכנה. אם לא, הוא יכול לכוון אותי, הוא יכול להיפגע מאוטו מצד שמאל או מימין, כי יש כל מיני זוויות, שקשה גם לראות בן אדם. למשל, אפילו לא נדבר על נסיעה לאחור, אנחנו הרבה פעמים, בנסיעה אפילו, באים לזוז מהתחנה, שזה בלי נסיעה לאחור, עומד לך אדם ממש על הדפנה, בגלל הגובה, אתה בקושי רואה את הראש שלו גם .

עו"ד ליאור שטורק: תראה, בשטח שאתה צריך לנסוע אחורה, כמו בתחנה עם אוטובוס, ומסתובבים אנשים, זה למעשה זמן, שאתה כנהג, שעליו האחריות, כמו שאתה מכיר אותה, למנוע סיכון או פגיעה, אתה מתמודד עם סכנה .

ת: אני כל יום מתמודד עם סכנה .

ש: אוקי. הסכנה היא כזו, שאם שתיסע לאחור ותיעזר במכוון, או שאולי תדרוס אדם, והוא ימות, כמו שקרה במקרה שלנו. נראה לך עדיין הגיוני, בגלל שחברה לא דואגת לכם, למכוון, שאתה יכול פשוט להתעלם מהסכנה ולנסוע לאחור ?



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

ת: תראה, האזור הזה שמדברים עליו, הוא נקרא לו שטח סטרילי, אף אחד לא צריך לעמוד שם. גם אנחנו בתור נהגים, אנחנו עובדים במקום ונהגים, נזהרים שבעתיים, אתה לא יודע מאיפה זה בא."

עדויות הנהגים חיזקו עוד יותר את התחושה כי הכתובת מבחינת החברה הייתה על הקיר. כולם החל ממנכ"ל החברה דרך קצין הבטיחות ועד אחרון הנהגים ידעו כי קיימת בעיית ראות לאחר בעת נסיעה לאחור ובכל זאת לא הותקנו אמצעים זמינים באוטובוסים כגון חיישני רוורס או מצלמות שיאפשרו את מימוש הקבוע בתקנות התעבורה. התנהלותו של הנאשם בסביבת עבודה זו הייתה התנהלות אשר תאמה את דרישות החברה ממנו, תאמה את יכולותיו על פי האוטובוס שסופק לו ותאמה את הנסיבות של נהיגה לאחור במגרש אוטובוסים ולא בשטח עירוני כפי שביצע אבחנה בית המשפט העליון בפרשת חדריה.

טרם אחתום את החלטתי, אין אני יכול שלא להביא ככתבה וכלשונה את עיקרי עדותו בפני של מר מיכאל (מיקי) לוי – מנכ"ל אגד תעבורה בימים שרלוונטיים לתאונה.

נדהמתי מעדותו שהוקלטה, ונראה לי כי הדברים מדברים בעד עצמם:

" ש: תראה היו פה שורה של עדים והם אמרו כך. ישנו מצב, שעל פי הגדרת השופט הנכבד, הוא לא יכול לישון בלילה, עקב כך. מדוע, כי לא מוצאים כסף, על דברים, על אמצעי בטיחות שיכולים להציל חיי אדם, מדוע, כי אין חובה בדין להשתמש, לעשות שימוש באמצעי הבטיחות הנוספים, וכיוון שזה כסף והחברה לא רוצה במרכאות לניסוח שלי, לבזבז כסף, לוקחים בחשבון שפה ושם אנשים ייהרגו, והחברה לא עושה בכך כלום,

ת: ניסוח לא מתקרב למציאות אפילו,

ש: יפה, עכשיו בוא אתה תבהיר,

ת: פה ושם אנשים ייהרגו, תקנות התעבורה לא מחייבות את החברות השונות להרכיב אמצעים נוספים, על האמצעים הקיימים באוטובוס, או בכל כלי רכב אחר, נקודה.

ש: יפה, ולכן, כיוון שתקנות התעבורה אינן מחייבות, אתה כמנכ"ל, אתה לא תעשה דבר שהתקנות לא מחייבות, נכון?

ת: אם משהו לא מחייב אותי, אני לא יעשה, מה זה קשור לעניין, מה זה קשור."

(כך מפורשות בעמוד 125 החל משורה 13 לפרוטוקול)

משמעות הדברים פשוטה –



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

מנכ"ל החברה, מר מיקי לוי, לוקח בחשבון כי כתוצאה מהמצב המוכר לו "פה ושם אנשים יהרגו".

אף שהחוק מחייב מתן אוטובוסים עם יכולת ראות של 100 מטר לאחור, הוחלט משיקולים תקציביים כי מאחר והחוק אינו מחייב התקנת מצלמות או חיישני רוורס או הצבת מכוונים, אלו לא יוצבו.

לשיטתו בעמוד 134 לפרוטוקול שורה 25:

"כ.ה. אלון אופיר: אז שוב, סליחה שאני מתעקש על הנקודה הזו, אבל אני רק מנסה להבין, האם הצבת מכוונים, אנשים שתפקידם הוא לכוון נסיעה לאחור בתחנות מרכזיות, זו הוצאה שאגד לא יכולה לעמוד בה?

העד מיקי לוי: אני לא יכול להגיד לאדוני כרגע, כי אני לא יודע בכמה מדובר, ואני לא יודע לעשות את התחשיב כרגע, אבל זה הוספה שמתווספת אחת לשנייה. מבחינתי קיימת תקנה התעבורה, אני עובד על פי תקנת התעבורה. אם מחר המחוקק יחייב אותי להציב, אני יציב. אם מחר המחוקק יחייב אותי להציב מצלמה, אני יציב."

טענת המדינה נוכח התנהלות זו של החברה, מנכ"ל החברה, וקצין הבטיחות שלה, לפיה החובה המרכזית של הנהג היא לאתר מלווה ורק אז לנהוג, הינה טענה בלתי סבירה בעיני. על הנהג לקבל מהחברה בה הוא מועסק כלי רכב תקין בו מותקנים אמצעי ראייה סבירים שיאפשרו לו בצורה סבירה מבט לאחור ממקום מושבו כפי שקבוע בחוק למרחק של 100 מטר. אם הדבר מושג באמצעות מראות, די בכך, אך אם לא ניתן באמצעות מראות, יש ליישם את הקבוע בחוק (ראייה מלאה לאחור למרחק של 100 מטר ממקום הנהג) באמצעים טכנולוגיים אחרים שהם קיימים, זמינים, ומותקנים כבר באוטובוסים רבים בישראל.

יש לפעול ליישום החוק הקיים באופן מידי בכל האוטובוסים והרכבים הכבדים הנוסעים בכבישי ישראל.

במקרה זה צריך ה"ש.ג." ליהנות מחמת הספק שכן לאור ההתנהלות הכללית סביבו, ספק רב בעיני אם התנהגותו שלו מהווה רשלנות בפרשה זו. בקלות ניתן היה לכתוב הכרעת דין המפרשת את פרשת חדריה בצורה המטילה אחריות מלאה על הנהג בכך שלא חיפש מכוון והציבו לכיוונו לפני תנועתו לאחור. סביר כי הפרקליטות הייתה מקבלת החלטה זו בסיפוק רב וספק גדול אם משאביו הכלכליים של הנהג (שפוטר לאחר התאונה) היו מאפשרים לו לנהל הליך של ערעור. החלטה כזו, לו הייתה נכתבת, הייתה בעיני החלטה שאינה צודקת. סביר כי מבחינה ציבורית תהיה החלטה זו קשה לעיכול, אך לעולם תפקידו של בית המשפט יישאר תפקיד של עשיית צדק, ובמקרה זה הרשעתו של הנאשם לא הייתה עושה צדק.

בית המשפט אינו מחליט כנגד מי צריך או ראוי להגיש כתבי אישום. עיקרון הפרדת הרשויות יישמר על ידי בהקפדה רבה.



בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 1605-03-12 מדינת ישראל נ' אסולי

החלטתי כאמור לזכות את הנאשם מחמת הספק.

החלטתי לצטט בהרחבה את עדויות הנהגים בחברת אגד תעבורה, קצין הבטיחות שלה ומנכ"ל החברה כדי שמותו של המנוח דן איזנר ז"ל לא יהיה לשווא.

למתואר בהחלטה זו חשיבות ציבורית רבה, הרבה מעבר לעניינו האישי של הנאשם. אני מאמין כי ביכולתם של הגורמים המתאימים לתקן את המצב הנוהג מהר ככל הניתן ולפני שיתרחש אסון נוסף.

עותק מהחלטה זו יועבר ע"י המזכירות לצדדים, וכן לגורמים הבאים:

1. שר התחבורה.
2. מנכ"ל משרד התחבורה.
3. פרקליט מחוז הדרום.

ניתנה היום, ג' אייר תשע"ג, 13 אפריל 2013, (מוצ"ש) בהעדר הצדדים

אלון אופיר, שופט