

בבית הדין הצבאי לערעורים

בפני:

אל"ם דורון פיילס - המשנה לנשיא
אל"ם יוסף שפירא - שופט
אל"ם איתן ישראלי - שופט

בעניין:

התובע הצבאי הראשי - המערער (ע"י ב"כ, רס"ן סיגל טורג'מן)

נגד

רב"ט עמיאל צורף - המשיב (ע"י ב"כ, סא"ל (מיל') אהוד שמיר)

ובעניין:

רב"ט עמיאל צורף - המערער (ע"י ב"כ, סא"ל (מיל') אהוד שמיר)

נגד

התובע הצבאי הראשי - המשיב (ע"י ב"כ, רס"ן סיגל טורג'מן)

ערעור על פסק דין של בית הדין הצבאי המחוזי במחוז שיפוטי הצפון שניתן בתיק צפ/803/05 (אל"ם רחל טבת-ויזל – הנשיאה; סא"ל אריה אברהם – שופט; סא"ל שלמה רון – שופט) בתאריך 6/2/2008. ערעור התביעה (קולת העונש) נדחה. ערעור ההגנה (הכרעת הדין וחומרת העונש) נדחה.

פסק דין

כללי

1. המערער, רב"ט עמיאל צורף, הורשע בבית הדין קמא, לאחר שמיעת ראיות, בעברה של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן: חוק העונשין), וסעיפים 64 ו-40 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] וכן בעברה של פציעה, לפי סעיף 344 לחוק העונשין.

2. בית הדין קמא, בהרשיעו את המערער, השית עליו עונש מאסר בפועל של שישה חודשים, מתוכם שלושה בכליאה ממשית ושלושה שירוצו בדרך של עבודה צבאית, ועונש מאסר מותנה ל-12 חודשים למשך שנתיים שלא יעבור העברות שבהן הורשע. כן הטיל בית הדין קמא על המערער 6 שנות פסילת רישיונות הנהיגה הצבאי והאזרחי בפועל, אשר מניינם מיום תום ריצוי עונש המאסר בכליאה, והורדה לדרגת טוראי.

3. בפנינו ערעור ההגנה על הכרעת הדין המרשיעה ולחלופין כלפי גזר דינו של בית הדין קמא וכן ערעור התביעה על קולת עונש פסילת הרישיונות של המערער.

הערעור על הכרעת-הדין

התשתית העובדתית והכרעת בית הדין קמא

4. כעולה מהכרעת הדין קמא, גרם המערער, ברשלנות, למותה של טליה היימן ז"ל ולפציעתם של טל בן דהאן, סמ"ר מוטי נבו ולפציעתו שלו עצמו, זאת שעה שנהג בכביש 437 XXXX ברכב הצלה מסוג "אבירבולנס". תאונת הדרכים הקטלנית אירעה שעה שרכב ההצלה שבו נהג המערער קיבל דיווח על תאונת דרכים והיה בדרכו לטיפול באירוע שאליו הוזעק.

5. המערער כפר בכל המיוחס לו בכתב האישום, פרט לעניין הקשר הסיבתי בין התאונה הקטלנית לפטירתה של טליה היימן ז"ל. נסיבות האירוע שאינן שנויות במחלוקת, הובאו על-ידי בית הדין קמא, בפתח הכרעת דינו:

"בתאריך 9.3.05 בשעות הבוקר התקבל דיווח על תאונת דרכים ליד XXXX בה נפצעה אישה באורח קשה. לטיפול באירוע הוזעק רכב הצלה מסוג 'אבירבולנס' ממוגן בו נהג הנאשם.

באבירבולנס שיצא למקום האירוע, נהג הנאשם ומלבדו נכחו ברכב סמ"ר מוטי נבו שישב לצידו ושימש כמפקד הנסיעה, שני חובשים – סמ"ר חן פיאלו וסמ"ר איציק בטומיאשוילי, ורופא-ד"ר אלכסיי קובלינוק.

... כביש הנסיעה, בו ארעה התאונה, היה דו סטרי, תלת מסלולי ובעל קו הפרדה רציף כפול. בכיוון נסיעתו של הנאשם היה נתיב נסיעה אחד ואילו בכיוון הנגדי היו שני נתיבים.

...

בין שני נתיבי הנסיעה בכיוון הנגדי הפריד קו הפרדה מקוקו. עוד עלה כי במועד הרלוונטי הכביש היה מקורצף, פרט לאזור המסומן בקו הפרדה הרציף הכפול. כמו כן, בכיוון נסיעתו של הנאשם היה הכביש בעקומה לכיוון ימין.

בשלב מסוים של הנסיעה... התנהלה באיטיות, במסלול הימני, שיירת כלי רכב. סמ"ר נבו, שישב במושב שליד הנהג, אמר לנאשם לעקוף את שיירת המכוניות. עובר לעקיפה, הופעלו אורות האזהרה של האמבולנס והושמעה סירנה. התאונה התרחשה לאחר שהנאשם עקף את טור המכוניות ובשלב כלשהו אירעה התנגשות בין האמבולנס למכונית ה'פיאט' בה נהגה טליה היימן ז"ל".

6. בית הדין המחוזי נדרש להכריע, עובדתית, בין הגרסאות השונות באשר ליתר הנסיבות השנויות במחלוקת, ובמרכזן נתיב נסיעתם של כלי הרכב המעורבים בתאונה ונקודת המגע ביניהם, וכן קיומם של גורמים חיצוניים והשפעתם, אם הייתה, על התרחשות התאונה, למשל שיפוע הכביש והיותו מקורצף, היקף הכשרתו של המערער לנהוג ב"אבירבולנס" ומידת בטיחותו של כלי רכב זה.

7. אשר למקום התרחשות התאונה מסרו העדים דביר כהנא, אשר נסע ברכבו, באותו נתיב שבו נסעה טליה ז"ל, וטל בן דהאן, שישבה ברכב לצידה של טליה ז"ל, כי מכוניתה של המנוחה, מסוג "פיאט", הייתה בנתיב הנסיעה הימני בכיוון נסיעתם, דהיינו הנתיב הקיצוני לשמאלו של המערער. גם בוחן התנועה, רס"ר אייל כהן, הסיק כי בנתיב זה אירעה התאונה, על-פי מיקום נקודת ההתנגשות (נקודת ה"אימפקט") והממצאים במקום התאונה. מאידך גיסא, המערער וסמ"ר מוטי נבו העידו כי רכבה של המנוחה היה בנתיב השמאלי מבין שני הנתיבים, דהיינו הנתיב האמצעי מבין השלושה, ואילו רכב האבירבולנס היה עם גלגליו השמאליים על קו הפרדה הלבן.

"מחד, עומדת עדותם של בוחן התנועה רס"ר אייל כהן, העד דביר כהנא והעדה טל בן דהאן שנפצעה במהלך התאונה. מאידך, עומדות העדויות של הנאשם והעד מוטי נבו" (עמ' 3 לפסק הדין).

וכך פסק בית הדין קמא בשאלה זו :

"... מצאנו להעדיף באופן ברור את חוות דעת בוחן התנועה ... ולקבל את מסקנתו, על פיה מקום התרחשות התאונה היה בנתיב נסיעתה של המנוחה, היינו בנתיב הימני שהוא הנתיב השמאלי הקיצוני מכיוון נסיעת האבירבולנס בו נהג הנאשם.

...

מסקנתו של בוחן התנועה, מתיישבת עם הנתונים שנמסרו לנו באשר לבדיקות אותן ערך בסמוך לאירוע התאונה ובמקום האירוע, וכן עם עדויותיהם הברורות של העדה טל בן דהאן שישבה לצד המנוחה בזמן האירוע באשר לנתיב הנסיעה של הרכב לחוסר האפשרות לסטות ימינה כי לא היה

לאן, ושל העד דביר כהנא שנסע מיד לאחר הרכב שנפגע ובנתיבו. עדויות שני עדים אלה נמצאו על יד[נ]נו מהימנות.

...
לא מצאנו כי בעדותו של סמ"ר נבו יש לשנות ממסקנתנו, שכן עד זה מסר כי עד לשניות לפני התאונה היה עסוק בדיווח לרופא שישב מאחור...
באמרותיו השונות, מסר הנאשם כי נהג כששני גלגליו השמאליים חוצים את הקו המפריד, ואילו בפנינו מסר [כי] גלגליו השמאליים אך עלו על הקו הלבן.
... בחרנו להעדיף את גרסת הנאשם הבאה לידי ביטוי באמרותיו השונות על פני גרסתו הכבושה שמסר הנאשם בפני בית הדין" (עמ' 12 לפסק הדין).

עוד קבע בית הדין קמא, בהסתמכו על העדויות, כי העקיפה החלה כאשר חלקו השמאלי של ה"אבירבולנס" סוטה לעבר הנתיב הנגדי. המערער הפנה מבטו ימינה לעבר שיירת כלי הרכב שאותה עקף ובשעה שהחזיר מבטו לעבר הכביש הבחין ברכבה של המנוחה ובתגובה בלם בחוזקה. בלימה זו היא שגרמה לנעילת הגלגלים ולסטייתו של ה"אבירבולנס" לעבר רכבה של המנוחה.

8. לעניין מהירותו של ה"אבירבולנס" קבע בית הדין קמא, כי אפילו לגרסת המערער בעת העקיפה נסע הוא במהירות של כ-60 קמ"ש ולצורך העקיפה האיץ ואף הגיע למהירות של כ-63-65 קמ"ש. בית הדין קמא אף הזכיר כי באמרותיו ובמסגרת חקירתו הנגדית מסר המערער כי ייתכן שהגיע גם למהירות של כ-70 קמ"ש. בהקשר זה עלה מעדויות מדריכי הנהיגה בבה"ד X ומרישיון הרכב כי המהירות המותרת לנסיעה ברכב זה היא 40 קמ"ש בשטח בנוי ו-60 קמ"ש בשטח פתוח.

9. אשר למזג האוויר בזמן התאונה, קבע בית הדין, בהסתמך על דו"ח השטח של בוחן התנועה ועל העדויות השונות, לרבות עדותו של המערער, כי אותו בוקר היה גשום לפרקים והכביש היה רטוב. כמו-כן מצא בית הדין קמא, בהסתמך על עדותו של המג"ד, סא"ל לוגסי, ועל עדותו של המערער, כי המערער תודרך בענייני בטיחות בכלל ובנהיגה זהירה בגשם בפרט.

10. בשאלת בטיחותו של הכביש פסק בית הדין קמא, כי-

"אין חולק כי מדובר בכביש שאינו חלק, אלא מקורצף בחלקו וכך אף עולה מהתצלומים ומדו"ח הבוחר. אף אין חולק כי המפקד בשטח מסר כי מדובר בכביש בעייתי בו [אירעו] מספר תאונות.
עם זאת, לא הוצגה בפנינו ראיה כי אך ורק בשל תנאי הכביש המדובר נגרמה התאונה הקטלנית.

זאת ועוד, אין זו הפעם הראשונה בה נהג הנאשם בכביש זה. אף לא הועלתה טענה על פיה רק במקום התאונה הכביש הינו בעייתי, אלא שככל הנראה כבר במהלך הנסיעה על הכביש, עוד בטרם ארעה התאונה, הבחין הנאשם בכך שהכביש הינו בעייתי ולפיכך בנסיבות אלו צריך היה לנהוג בהתאם לתנאי כביש זה" (עמ' 18 לפסק הדין).

בית הדין קמא קבע, כי לא הובאו בפניו די ראיות כדי לקבוע מה היה השיפוע של הכביש או מה משמעותו של שיפוע כלשהו לעניין האופן שבו השפיע על נהיגת המערער. מטעם ההגנה העיד כעד מומחה לעניין בטיחותו של הכביש, ובין היתר באשר לשיפוע שלו, מומחה הבטיחות, מר אשר אסבן. בחוות דעתו ציין מר אסבן כי הכביש מאופיין בשיפוע שלילי אשר הגדיל את נטיית הרכב כלפי הנתיב הנגדי. בית הדין קמא ציין כי מומחה ההגנה הסתמך על עדויות מתוך תיק מצ"ח ועל התחקיר הצבאי וכלל לא הגיע למקום האירוע ועל-כן מצא בית הדין שלא להעדיף את חוות דעתו על זו של בוחן התנועה, רס"ר אייל כהן. זה האחרון לא ידע לומר האם הכביש היה בעל שיפוע שלילי או חיובי, ומכל מקום מסר כי לא השיפוע של הכביש הוביל לקרות התאונה. גם לגבי קרצוף הכביש, קבע בית הדין כי אכן הכביש היה מקורצף, אולם לא ניתן לקבוע כי ההבדל בין המקטע המקורצף לזה שאינו מקורצף גרם לתאונה הקטלנית. בית הדין קמא הוסיף וציין כי אף מומחה ההגנה מסר, בחקירתו הנגדית, כי המדרגה שנוצרת בין החלק המקורצף לזה שאינו מקורצף משפיעה על כלי רכב מסוג "אבירבולנס" במידה מעטה. בוחן התנועה מסר בבית הדין כי כאשר הכביש רטוב, כביש מקורצף אפילו מחזק את האחיזה של הצמיג בכביש.

11. לסיכום שאלת בטיחות הכביש ותנאי הדרך כתב בית הדין קמא כך-

"... אכן אין המדובר בכביש פשוט לנהיגה, נוכח הקרצוף, עומס התנועה, רטיבות הכביש, העיקול והיעדר תמרור המתריע על היות עיקול בכביש. יחד עם זאת, אין אנו שותפים להנחת ההגנה על פיה תווי הדרך ואופי הכביש היוו את הסיבות שהביאו לקרות התאונה המצערות. כאמור לעיל, הנאשם הכיר את הכביש, נסע עליו בעבר, ידע על דבר הקרצוף, וידע כי עליו לנסוע בזהירות ואף השתתף בתדריך בו הוזהר באשר לנסיעה בכביש כשהוא רטוב, אלא שהנאשם התעלם מכל אשר הודרך בעבר ואף מניסיונו האישי בנוסעו שלא בהתאם לתנאי הדרך ובמהירות שאינה סבירה לתנאים אלה" (עמ' 24 לפסק הדין).

12. כאמור, עלתה אף שאלת בטיחותו של רכב ה"אבירבולנס" כגורם לתאונה. ההגנה ביקשה להסתמך על כך שנמצאו ברכב לאחר התאונה צינור בלמים קרוע

וקרע בצמיג, כסיבות חיצוניות שגרמו לתאונה הקטלנית. בעניין זה פסק בית הדין קמא, לאחר שקילת העדויות הרלוונטיות, כי לא היה קשר סיבתי בין מצבו הטכני של ה"אביר" לבין קרות התאונה. ממצאי ההגנה נסתרו בעדותו של רס"ב מוטי לוי, מנהל עבודה במחלקת החימוש בחטמ"ר בנימין, אשר מסר כי כשירותו של הרכב גבוהה מאוד, שכן הוא מטופל באופן מתמיד, וכי צנרת הבלמים הייתה תקינה. באשר לאפשרות של קרע בצמיג מסר רס"ב לוי, כי גם אם אירע נקר עובר לתאונה הרי שאין בכך כדי להשפיע על נסיעת ה"אביר", שהוא רכב ממוגן, אשר מותקנים בו גלגלים נגד ירי, וגם אם נוצר נקר תוך כדי נסיעה ניתן לנסוע בו עוד 40 קילומטר. לגבי בטיחות האביר הביא בית הדין קמא מדבריו של בית הדין לערעורים בעניין אחר של תאונת דרכים קטלנית שבה היה מעורב רכב מסוג "אביר":

"סוף דבר, קובעים אנו על בסיס הראיות שהיו בפני הערכאה הראשונה, כי רכב האביר אינו מסוכן יותר, מבחינת נתוני הבלימה, מכלי רכב אחרים מסוג... " (ע/222/93 **התובע הצבאי הראשי נ' רב"ט קליין** (1994)).

בית הדין קמא הוסיף, כי לא הוצגו חוות דעת או עדויות שיש בהן כדי לקבוע אחרת ממה שנקבע בפסק דין **קליין** וכי כל שיש ללמוד מעניין **קליין** הוא כי קיימת חשיבות להכשרה המתאימה לנהיגה ברכב ה"אבירבולנס" –

"... חיוני הוא כי מי שמופקד בידיו רכב מסוג זה, יהיה בעל הכשרה מתאימה, לאחר שנטל חלק בהשתלמות מקצועית והשתתף באימון רענון אחת לתקופה שתקבע" (עניין **קליין**).

13. בעניין זה קבע בית הדין קמא, בהסתמך על עדותם של רס"ל שמעון אלגלי, מדריך נהיגה בבה"ד X, של אע"צ עמי לוי, מורה נהיגה בבה"ד X, ועל עדותו של המערער, כי האחרון הודרך כיצד להתמודד עם הסכנות הטמונות בנהיגה ב"אביר" ובאשר לכללי הזהירות שעל נהג אמבולנס לנקוט בשעת חירום. כך, מסר רס"ל אלגלי כי המערער נהג במסגרת הקורס, בין היתר, ברכב "אבירבולנס", למד אודות הרכב ומגבלותיו וכן למד כי אין לעבור את הגבלת המהירות של 60 קמ"ש בשום מצב. בית הדין מצא, גם על-פי עדותו של המערער, כי המערער הכיר את רכב ה"אבירבולנס" היטב, כולל כלי הרכב הקונקרטי שהיה מעורב בתאונה דן, שבו נהג כארבעה חודשים לפני קרות התאונה וכי ידע על יתרונותיו וחסרונותיו. בית הדין קמא קבע כי הכשרתו העיונית והמעשית, כמו גם ניסיונו המעשי של המערער, מלמדים כי היה עליו לדעת שחובתו לנהוג, גם בעת חירום, בזהירות המתחייבת נוכח המגבלות הטבועות ברכב ונוכח תנאי הדרך, אשר אין חולק כי היו קשים.

בהקשר זה, דחה בית הדין קמא את טענת בא כוחו של המערער כי נתוניו האישיים הם שעמדו לו לרועץ והיו גורם להתרחשות התאונה. בית הדין קמא ציין, כי מעדויות מפקדיו של המערער עולה כי ההפך הוא הנכון וכי נתוניו של המערער היו מתאימים לביצוע המשימות שהוטלו עליו.

14. לסיכום שאלת השפעתם של גורמים חיצוניים על התרחשות התאונה הקטלנית כתב בית הדין קמא כך-

"... לא מצאנו גורם חיצוני להתנהגות הנאשם ואופן נהיגתו, שהוא הגורם המרכזי שהביא להתרחשות התאונה הקטלנית. אין חולק כי הנאשם מיהר לאירוע הצלה וכי בעשותו את המיוחס לו ביקש לסייע לאחר בעת מצוקה במהירות האפשרית. אף אין חולק כי תנאי הדרך היו קשים, תנאי מזג האוויר לא היו אופטימאליים, כלי הרכב היה בעל מגבלות מסוימות. אך, הנאשם היה מודע לנתונים אלה וצריך היה לנהוג בהתאם להם" (עמ' 29-30 לפסק הדין).

15. כאמור, סמ"ר נבו, מפקד הנסיעה, אמר למערער לעקוף את טור המכוניות שנסע בכיוון נסיעתו. ההגנה טענה, כי המערער נהג כפי שנהג לאחר שקיבל פקודה, שאינה בלתי חוקית בעליל, ממפקדו, שהיה ער לתנאי הדרך, לעקוף את שיירת המכוניות. על-כן, סבורה ההגנה כי על-פי סעיף 34ג(2) לחוק העונשין יש לפוטרו מאחריות לתאונה הקטלנית. בית הדין המחוזי פסק בעניין זה כי סייג הצידוק אינו עומד למערער, זאת בבוחנו את סמכותו של נותן הפקודה ואת מהותה של הפקודה שניתנה, האם הקימה חובת ציות אם לאו. ראשית מצא בית הדין קמא כי סמ"ר נבו, אשר שימש כחובש ובזמן האירוע כמפקדו של המערער, היה רשאי ליתן הוראה למערער לפעול כפי שפעל. עוד מצא, לאור עדותו של נבו, כי שדה הראייה של נותן הפקודה, סמ"ר נבו, היה מוגבל משל המערער וכי המערער היה מרוכז ממנו בנהיגה, שכן סמ"ר נבו היה עסוק, לכל אורך האירוע, במתן דיווחים לרופא שישב מאחוריו. אף המערער ציין בעדותו שבסופו של דבר שיקול הדעת מסור לו בשאלה האם למלא אחר הפקודה אם לאו, וכי במצב שבו ציות לפקודה כרוך בסיכון חיי אדם, לא יציית. ברוח דברים אלו מסרו גם רס"ל אלגלי, אע"צ לוי וסמ"ר נבו, כי במצב דברים שבו הנהג סבור שביצוע הפקודה כרוך בסיכון, עליו לסרב לפקודה. בית הדין קמא סיכם וקבע, כי גם במקום שבו מדובר בפקודה, האחריות מוטלת על הנהג לסרב לפקודה הנוגדת את הוראות הבטיחות ומחובתו להפנות את תשומת לבו של מפקד הנסיעה לסיכון כאמור. בית הדין הוסיף וציין כי במקרה דנן ניתנה הפקודה לעקוף מבלי להתייחס למהירות. על המערער, כנהג שהוא בעל המודעות הגבוהה

ביותר לסכנות ולמגבלות הרכב והכביש, לנהוג בהתאם לתנאי הדרך. על-כן קבע בית הדין קמא שלא מתקיימת הגנת הצידוק.

16. בסופה של הכרעת הדין, בחן בית הדין קמא את התנהגותו של המערער במהלך האירוע. במקרה דנן, הכריע, כאמור, בית הדין כי המערער סטה מנתיב נסיעתו הנגדי, הקיצוני מבין שלושה נתיבים, והתנגש ברכבה של טליה ז"ל. בית הדין מצא כי ראשית רשלנותו של המערער היא בכך שנהג ב"אבירבולנס" במהירות העולה על המהירות המותרת. זאת ועוד, בית הדין אף פסק כי אין מדובר רק במהירות הגבוהה מן המותר אלא גם במהירות גבוהה יחסית לתנאי הדרך, שכן היה מדובר בכביש רטוב ובעייתי ובעקיפה בעיקול שחלקה בוצע תוך סטייה לנתיב הנגדי. התרשלות נוספת מצא בית הדין בכך שהמערער בלם בחוזקה עת הבחין ברכבה של טליה ז"ל, בלימה אשר הביאה לנעילת הגלגלים ולסטייתו של האמבולנס.

בית הדין קמא קבע כי מתקיימת בענייננו "חזקת הדרך" אשר על פיה חזקה שבעובדה היא כי סטיית נהג ממסלולו נובעת מהתרשלותו, בהיעדר ראיות אחרות לסתור חזקה זו. בנסיבות התאונה דלעיל, קבע בית הדין, כי לא גורם חיצוני הוא שגרם להתרחשות התאונה, אלא התנהגותו של המערער, אשר יכול היה לצפות כי האצת מהירות נסיעה תוך סטייה לנתיב הנגדי עשויה להוביל לתוצאה מצערת, במיוחד נוכח מגבלות הדרך והרכב. כך קבע בית הדין קמא:

"גם אם היינו מקבלים את הטענה על פיה גורמים נוספים חברו להתנהגות הנאשם ואופן נהיגתו, הרי שאופן נהיגתו הנאשם הינה הגורם שבלעדיו התאונה המצערת בה אנו עוסקים, לא הייתה מתרחשת".

לאור כל האמור, קבע בית הדין כי אחריותו של המערער הוכחה מעבר לכל ספק סביר והרשיעו בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 304 לחוק העונשין וסעיפים 64 ו-40 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] ובעבירה של פציעה, לפי סעיף 344 לחוק העונשין.

טיעוני הצדדים בערעור

17. ערעור ההגנה כנגד הכרעת הדין מופנה בעיקר כנגד הממצאים העובדתיים של בית הדין קמא. לטענת בא כוחו המלומד של המערער, עורך הדין שמיר, קביעותיו של בית הדין קמא, בכל מקום שבו הובאו ראיות לכאן ולכאן, הוכרעו לחובת המערער, ובכך שגה, להשקפתו, בית הדין. כך, השיג הסנגור על קביעתו של בית הדין לעניין נתיב הנסיעה של כלי הרכב המעורבים בתאונה ונקודת המגע ביניהם.

לטענתו, רכבה של המנוחה לא היה בנתיב הימני הקיצוני אלא באמצעי. בעניין זה, טענה ההגנה, כי לא היה על בית הדין לייחס משמעות לעדותה של טל בן דהאן לעניין מיקומו של המערער ומהירות נסיעתו, שהיא עדות בלתי מקצועית. כן טען הסנגור המלומד, כי אף על פי שעדותו של דביר כהנא, תומכת בגרסת המערער, אשר למיקום נסיעתו וה"שבירה" הפתאומית שמאלה, לא מצא בית הדין קמא ליתן לה משקל בעניין זה. כן השיג הסנגור על העדפת עדויותיהם של טל בן דהאן ודביר כהנא על פני עדותו של סמ"ר נבו, לעניין נתיב הנסיעה ואופן נסיעת כלי רכבה של טליה ז"ל.

עוד השיג המערער על הקביעה לעניין מהירות הנסיעה וכן על הקביעה כי המערער עבר על המהירות המותרת. לטענת הסנגור היה המערער רשאי לנהוג במהירות של 65 קמ"ש, כמצוין במדבקה בתא הנהג. הסנגור הוסיף וציין כי בית הדין שגה בכך שלא ייחס חשיבות לכך שהכביש היה מקורצף במרכזו והקרצוף יצר מדרגה בגובה של כ-2-3 ס"מ, כי לא ייחס חשיבות לאי הצבתו של תמרור המתריע על העקומה בכביש, ולא התייחס לשיפוע השלילי של הכביש, שהפעיל על הרכב כוח אשר גרם לו לסטייה שמאלה ולפגיעה ברכבה של המנוחה.

הסנגור המלומד חלק גם על קביעות בית הדין קמא אשר למידת הכשרתו של המערער והיכרותו עם רכב ה"אבירבולנס" ומגבלותיו. לשיטתו, הכשרתו של המערער, במיוחד בתנאי חירום, לא הייתה מספקת. עוד טען בא כוחו של המערער כי ייתכן שמצבו הטכני של האביר היה גורם לתאונה, והכוונה בהקשר זה לנתונים שהובאו אשר לצמיג קרוע וכן לעצם העובדה שהאביר נעדר מערכת בלימה נאותה, אף שהיה עמוס מאוד במיגון, בצידוד ובנוסעים. סנגורו של המערער הוסיף וטען, כי נתוני האישיים של המערער, הנמוכים מתנאי הסף הנדרשים מנהג אמבולנס, הם שהשפיעו, בין היתר, על אופן נהיגתו. בא כוחו של המערער השיג על עצם העדפת המסקנות של הבוחן בדו"ח שערך על פני חוות דעתו של מומחה ההגנה, מר אשר אסבן.

לעניין הגנת הצידוק, טען בא כוחו המלומד של המערער, כי במצב החירום שבו היה מצוי המערער, בעת שקיבל את הפקודה, היה חייב המערער למלא אחריה, שכן הפקודה שניתנה לא הייתה בלתי חוקית בעליל. במקרה דנן, הוסיף הסנגור, כי סמ"ר נבו לא הועמד לדין על מתן פקודה בלתי חוקית בעליל ועל כן היה חייב המערער לציית לה.

לסיכום, טען הסנגור, כי הסתמכותו של בית הדין קמא על "חזקת הדרך", בהרשיעו את המערער, בטעות יסודה, שכן במקרה דנן חברו יחד גורמים חיצוניים רבים שיש בהם לסתור את החזקה ולהקים ספק סביר בדבר אשמתו של המערער ורשלנותו, כגורם שהביא להתרחשות התאונה. על כן, להשקפתו, יש לזכותו.

18. התובעת הצבאית המלומדת טענה כי אין מקום להתערבות בהכרעת הדין של בית הדין קמא. הערעור הוא ערעור על ממצאי עובדה גרידא, שבהם ערכאת הערעור אינה מתערבת, פרט למקרים חריגים. עוד הוסיפה התובעת, כי לשם חריגה מ"חזקת הדרך" לא די בהעלאת השערות בדבר גורמים חיצוניים, אלא יש להוכיח את התקיימותם ואת השפעתם. העלאת השערות שעשויות לזכות את המערער אינן יכולות, לבדן, להעביר את נטל שלילתן אל התביעה. התובעת טענה כי מהירותו של המערער הייתה מעל למותר ומכל מקום לא התאימה לתנאי הדרך, וכן כי הכשרתו של המערער מספקת וניסיונו בפועל בנהיגה ב"אביר" ממושך, ועל-כן ביקשה לאמץ את קביעות בית הדין קמא, אשר ראה את העדים ואת יתר הראיות ולהותיר את הכרעת בית הדין המרשיעה על כנה.

דיון והכרעה בערעור

19. לאחר בחינת חומר הראיות, טיעוני הצדדים והכרעת דינו של בית הדין קמא, מצאנו לדחות את הערעור על הכרעת-הדין.

20. ערעורה של ההגנה כנגד הכרעת הדין מופנה, כאמור, בעיקרו כלפי ממצאיו העובדתיים של בית הדין קמא ובאלו, ככלל, אין ערכאת הערעור מתערבת אלא במקרים חריגים שבהם הממצאים אינם מעוגנים בחומר הראיות, או כאשר אינם מתיישבים עם השכל הישר והם בלתי סבירים. ערכאת הערעור תתערב, עם זאת, כשמדובר בהערכה שגויה של ראיות או במסקנות משפטיות שגויות (ראו, למשל, ע"פ 190/82 מרקוס נ' מדינת ישראל, פ"ד לז(1) 225 (1983); ע"פ 9352/99 יומטוביאן נ' מדינת ישראל, פ"ד נד(4) 632, 643-645 (2000); ע/82/07 טור' סעדי נ' התובע הצבאי הראשי (2007)).

במקרה דנן ממצאיו העובדתיים של בית הדין קמא, כמו גם קביעות המהימנות שלו ומסקנותיו, מעוגנים היטב בחומר הראיות ומבוססים על התרשמות שופטי בית הדין קמא מן העדים ומדו"ח הבוחן ואף על גרסתו של המערער ביחס לחלק מן הממצאים העובדתיים. ודאי שלא ניתן לומר כי ממצאים עובדתיים אלו בלתי סבירים. נבאר.

21. כך, אשר לקביעות בית הדין קמא באשר לנתיב נסיעתם של כלי הרכב המעורבים בתאונה ונקודת המגע ביניהם. קביעות בית הדין בעניינים אלה מבוססות על עדויותיהם הברורות של העדה, טל בן דהאן, אשר ישבה לצדה של המנוחה ברכב הנפגע ונפצעה במהלך התאונה, ושל העד, מר דביר כהנא, אשר נסע ברכבו מאחורי רכבה של המנוחה. עדויות אלו, בנוסף לעדותו של בוחן התנועה והדו"ח שכתב, העלו תמונה שלפיה המנוחה נסעה בנתיב הקיצוני ביחס למערער וכי בעת שעקף ה"אביר" את שיירת כלי הרכב חצה ה"אביר" עם גלגליו את פס ההפרדה הרצוף. בית הדין קמא מצא להעדיף עדויות אלו ואת המסקנה העולה מהן באשר למקום התרחשות התאונה על פני גרסתו של המערער, שנתמכה בעדותו של סמ"ר נבו. מר דביר כהנא הוא עד אובייקטיבי אשר נסע באותו נתיב שבו נסעה המנוחה. מסקנות הבוחן מתיישבות עם נתונים אשר אסף לאחר בדיקות, במקום האירוע. מידת הדיוק בעדותו של סמ"ר נבו לעניין נתיב נסיעת ה"אביר" מוטלת בספק, שכן מסר כי היה עסוק בדיווח לרופא שישב מאחוריו ברכב עד שניות לפני התאונה. משכך, לא מצאנו פגם בקביעת בית הדין קמא בעניין זה.

22. אף קביעותיו של בית הדין ביחס לתנאי הדרך ובטיחותה ומידת השפעתם על קרות התאונה, מקובלות עלינו. כאמור, קבע בית הדין קמא, לאחר שבחן את עדויות התביעה וההגנה ואת חומר הראיות, כי הגם שמדובר בכביש לא פשוט לנהיגה, מקורצף בחלקו, בעל עיקול גדול ימינה במקום התאונה ונעדר תמרור המתריע על כך, הרי שהאחריות לקרות התאונה רובצת לפתחו של המערער, וכי אין בכל אותם גורמי קושי כדי להסיר מעליו את האחריות, שכן נסע שלא בהתאם לתנאי הדרך, ומהירותו עלתה על המותר ובכך הביאה לקרות התאונה. בית הדין העדיף לעניין זה את עדותו של בוחן התנועה, אשר ביקר במקום האירוע בסמוך לאחר התאונה והתרשם מן הממצאים במקום, על פני עדותו של מומחה ההגנה, אשר כלל לא היה במקום האירוע. גם קביעותיו אלה של בית הדין קמא מעוגנות בראיות שבאו בפניו, הן סבירות ונימוקיהן טובים, ואיננו מוצאים מקום להתערב בהן. בית הדין קמא מצא כי המערער הכיר את הכביש ואת מגבלותיו ונסע עליו בעבר. בית הדין קמא סמך קביעתו גם על עדותו של סמ"ר פיאלו, אחד החובשים שנתלווה לנסיעה, אשר מסר כי המערער הכיר את כבישי הגזרה על בוריים. כן קבע בית הדין קמא כי המערער תודרך בעבר כיצד עליו לנהוג בתנאי דרך קשים. בית הדין הסתמך בעניין זה על עדותו של המג"ד, סא"ל לוגסי, אשר מסר כי המפקדים תודרכו רבות לגבי נסיעה בכביש שבו אירעה התאונה, ובפרט לגבי נסיעה בגשם, ונתבקשו להעביר לכלל הנהגים את תוכן התדריך. המערער אישר אף הוא כי

השתתף בתדרוך שכזה. אף בקביעות בעניין זה לא מצאנו סיבה וטעם להתערב, בהיותן מעוגנות ומבוססות בחומר הראיות. כך הם פני הדברים גם ביחס לקביעות נוספות, לדוגמה מהירותו של האביר, אשר לגביה מצא בית הדין, בין היתר בהסתמך על גרסת המערער, כי עלתה על המותר ברכב מעין זה (60 קמ"ש) וייתכן כי עלתה עד כדי 70 קמ"ש ויותר.

נמצא כי קביעותיו העובדתיות ומסקנותיו של בית הדין קמא מבוססות וסבירות ואיננו מוצאים, כאמור, להתערב בהן.

23. משמצאנו לקבל את קביעותיו העובדתיות של בית הדין קמא, נבחן את תחולתו של "כלל הדרך"–

"... שעל-פיו חזקה על נהג הסוטה ממסלול נסיעתו כי עשה כן מתוך התרשלות" (רע"פ 6368/02 אלקיים נ' מדינת ישראל (2002); וראו ע/30/06 סמל נדב נ' התובע הצבאי הראשי, פס' 11 (2007)).

וכן –

"הנטל להוכיח את אשמתו של נאשם מעל לכל ספק סביר רובץ לעולם על התביעה, אולם משהוכח שהרכב בו נהג המערער סטה לפתע ללא הסבר לצידו השמאלי של הכביש ... הרי על הנאשם הנטל להסביר מה היו הסיבות המיוחדות שהביאו אותו לנהוג ברכב באופן המתואר שהיא לכאורה רשלנית, ומה גם שבידיו מירב הידיעות על הסיבות [ש]הביא[ו] אותו לסטייה המפתיעה ממסלול נסיעתו" (ראו: רע"פ 489/93 דרעי נ' מדינת ישראל (1993)).

בענייננו, טען הסנגור המלומד, כי חברו גורמים חיצוניים רבים שמקימים ספק סביר בדבר קיומה של החזקה ולפיכך לא הוכחה אשמתו של המערער מעבר לספק סביר. לא מצאנו, כקביעת בית הדין קמא, כי יש בגורמים אלו כדי לנתק בין התרשלותו של המערער להתרחשותה של התאונה ותוצאתה המצערת. לפי חזקת הדרך, המערער סטה מנתיבו ברשלנות, אשר באה לידי ביטוי, בין היתר, באלו: א. מהירות העולה על המותר ברכב מסוג "אביר" – המערער נסע במהירות של למעלה מ-60 קמ"ש (המותרת לנסיעה ב"אביר"), האיץ בעקיפה וייתכן שהגיע למהירות של כ-70 קמ"ש, מהירות הגבוהה מהמותר לרכב זה וודאי שהיא גבוהה מן הראוי ביחס לתנאי הדרך דן;

ב. יציאה לעקיפה במזג אוויר לא נוח על כביש בעייתי – המערער החל בעקיפה של טור מכוניות, תוך שהוא עובר לנתיב הנגדי, **ביום גשום** לפרקים, כשהכביש חלק. יתרה מכך, דובר בכביש מקורצף ומסוכן מטבעו והמערער ידע על כך והכיר את הכביש;

ג. המערער בחר לעקוף דווקא בעיקול, כשטווח הראייה שלו מוגבל וזאת תוך סטייה לנתיב הנגדי;

ד. בלימה בחוזקה שהביאה לנעילת גלגלי הרכב – בעת שראה את רכבה של המנוחה בנתיב שאליו סטה, לחץ המערער בחוזקה על דוושת הבלם בניגוד לאופן שבו הודרך ביחס לרכב מסוג "אבירבולנס" ולפיו היה עליו להאט בהדרגה כדי למנוע את נעילת הגלגלים.

לאור האמור לעיל, מצאנו לקבל הקביעה כי חרף התנאים הקשים של הכביש, התרשלותו של המערער היא שהביאה להתרחשות התאונה ולא תנאי הדרך.

24. כאמור, לטענת בא כוחו של המלומד של המערער, נהג המערער כפי שנהג על פי פקודה של מפקדו ומכאן שיש לפוטרו מאחריות פלילית ועומד לו סייג הצידוק.

סייג הצידוק מצוי בסעיף 34ג(2) לחוק העונשין וזה לשונו:

"לא יישא אדם באחריות פלילית למעשה שעשה באחד
מאלה:

...
(ב) עשהו על-פי צו של רשות מוסמכת שהיה חייב לפי דין
לציית לה, זולת אם הצו הוא בעליל שלא כדין".

בבחינת הסעיף והדרישות לתחולת הסייג מצאנו שלא לשנות מקביעת בית הדין קמא. בנסיבות המקרה דנן, אין חולק כי המערער קיבל הוראה לעקוף ונותנה היה בעל הסמכות ליתן אותה בשל היותו מפקד הנסיעה. ואולם, המערער לא הצטווה לעקוף באותה שנייה ממש, בכל תנאי ונסיבה. הדעת נותנת כי היה עליו לקיים את ההוראה כשתנאי הדרך יאפשרו לעשות זאת, מבלי לסכן אותו עצמו, את נוסעיו ועוברי דרך אחרים, תוך הפעלת שיקול דעת לגבי בחירת העיתוי המתאים. פסיקתו הוותיקה של בית הדין הצבאי לערעורים, גם כשראתה בפקודה המורה על הפרת הוראות הבטיחות כפקודה בלתי חוקית בעליל, קבעה כי טרם ציות על הנהג להפעיל שיקול דעת ולהפנות שימת לבו של המפקד לסיכון הגלום במילוי הפקודה. בעניין ברוכי דובר על נהג אשר נסע בגייפ שלא היו בו חגורות בטיחות והמושב בו לא היה מחובר כראוי וטען כי קיבל פקודה לנסוע ברכב ולכן עומדת לו הגנת הצידוק בנוגע לנסיעתו. נקבע שם –

"אשר לטענת ההגנה של צידוק, גם טענה זו אין לה על מה שתסמוך.
בעניין זה אמר ביה"ד קמא דברים מפורשים כדלקמן :

'טענתו הנוספת של הסניגור, כי ניתנה לנאשם הוראה מפורשת לנסוע, שמשמעותה, בנסיבות ששררו במקום, נסיעה ללא אביזרי הבטיחות, אינה יכולה להתקבל. ראשית, אין הנאשם יכול לטעון – בשעה שלא ניסה להעמיד כלל מפקדיו על הצורך בקיומם של אמצעי בטיחות – כי ניתנה לו הוראה **מפורשת** לנהוג ברכב נעדר אמצעים כאלה. על מי שמוטלת חבות ספציפית לעשות מעשה באופן זהיר כלפי אחרים וניתנת לו הוראה שהינה רשלנית בקשר לאותו מעשה ויש בה כדי למנוע נקיטת אמצעי הזהירות הנדרשים, מוטלת חובה להעמיד את נותן אותה הוראה בענין אופיה הרשלני של ההוראה. נציין עוד, כי גם אם ניתנת היתה לנאשם הוראה מפורשת ממפקדו לנהוג בצורה רשלנית הסותרת קיום נורמות של זהירות, לא היתה עומדת לנאשם הגנה... '... פקודה זו, יש שהיא נתפסת כפקודה בלתי חוקית בעליל'.

דעתנו היא, כי צדק בית הדין קמא בקביעותיו ובמסקנותיו באשר לדחיית טענת ההגנה של צידוק..."' (ע/353/82 **סמל ברוכי נ' התובע הצבאי הראשי**, פס' 5 (1983) (תוך אזכור ע/277/74 **סגן פיינרמן נ' התובע הצבאי הראשי** (1974); וראו גם ע/99/87 **סמ"ר רשף נ' התובע הצבאי הראשי**, פס' 7 (1987)).

בעניין **אסולין** הוטעם :

"... הציות לפקודה אין משמעו ציות עיוור ללא הפעלת שיקול דעת, מה גם שבמקרה הקונקרטי, כאשר ניתנה הפקודה ... לא ניתן היה להבין כי היא פוטרת את המערער מהפעלת שיקול דעתו או שיש בה כדי לטעת בלבו את המחשבה כי הוא רשאי לנהוג ברכב שלא בזהירות הדרושה" (ע/133/84 **רב"ט אסולין נ' התובע הצבאי הראשי**, פס' 7 (1984)).

כאן ההוראה שניתנה הייתה הוראה כללית. סמ"ר נבו, בעת שהורה למערער לעקוף, לא הורה לו באיזה מהירות עליו לבצע את העקיפה, באיזה אופן, ומהו העיתוי הנכון לביצועה. כל אלו הם בבחינת פרטים המסורים לנהג, המוחזק כמודע באופן המיטבי לסכנות הטמונות בנהיגה ולתנאי הדרך. למערער היה שיקול דעת רחב כיצד לקיים את הפקודה אשר קיבל ומתי. למרבה הצער, המערער לא הפעיל שיקול דעת ראוי

ומספק ולא העמיד את סמ"ר נבו על הסכנה שבמילוי ההוראה, גם אם סבור היה כי עליו למלא אותה באופן מיידי. לפיכך, לא חלה על המערער הגנת הצידוק.

25. בהקשר לתאונות דרכים שבהן מעורבים רכבי ביטחון, יפים דבריו של כבוד השופט עזרא קמא, שהובאו גם בפסק דינו של בית הדין קמא-

"היתר שנתנו התקנות לנוהג רכב בטחון – אינו היתר מוחלט, בחינת 'אני ואפסי לא', אלא מחייב זהירות כפולה ומכופלת, כדי שלא לחרוג מכללי הבטיחות הדרושים בנסיבות כל מקרה ומקרה. לפיכך יבחן בית המשפט גם את התנהגותו של נוהג רכב בטחון, הגם שמדובר ברכב שנועד להצלת נפש או רכוש בשעת מילוי התפקיד שנועד לרכב האמור. בענין זה יפעיל בית המשפט איזון של האינטרסים השונים. האינטרס של נהיגה זהירה ובטוחה בהתחשב בכל הנסיבות, והאינטרס להביא את החולה או הנפגע למקום שבו מוגשת עזרה רפואית, במהירות, אך גם בזהירות" (ע"פ (מחוזי י-ס) 3/96 לוזון נ' מדינת ישראל, פס' 5 (1996)).

על המערער היה לנקוט משנה זהירות דווקא משהאיץ את מהירות נסיעתו ועבר לנתיב הנגדי, תוך כדי העקיפה, והוא לא עשה כן. האחריות לקרות התאונה היא של המערער. התאונה נגרמה מהתרשלותו. על כן, הרשעתו של המערער בבית הדין המחוזי, בדין יסודה.

הערעורים על מידת העונש

26. כזכור, לפנינו ערעורי התביעה וההגנה על מידת העונש שהושת על המערער. התביעה הצבאית עותרת לפסול את רישיונות הנהיגה של המערער, לתקופה ארוכה מזו שנפסלו. מנגד, עותרת ההגנה לבטל את מאסרו בפועל של המערער.

27. כאמור, על המערער הושתו, 6 חודשי מאסר בפועל, 3 לריצוי בכליאה ממשית ו- 3 שירוצו בדרך של עבודה צבאית, לצד 12 חודשי מאסר מותניים למשך שנתיים והורדה לדרגת טוראי. כן נפסלו רישיונות הנהיגה של המערער, האזרחי והצבאי, למשך 6 שנים שמניין מיום סיום ריצוי תקופת המאסר בכליאה.

בגזר-דינו, עמד בית הדין המחוזי, מחד גיסא, על רשלנותו של המערער ועל האינטרס הציבורי שבענישה מרתיעה נוכח הקטל בדרכים, אשר הפך כמעט ליום-יומי. מאידך גיסא, במסגרת השיקולים לקולא, התחשב בית הדין בנסיבות האירוע, אשר פורטו בהכרעת הדין, בעובדה שהמערער היה בדרכו לביצוע משימת הצלה, במצב הכלכלי של משפחתו, במצבו הרפואי של אביו, בחוות הדעת החיוביות על המערער ובמצבו האישי בעקבות אירוע התאונה ותוצאותיה הקשות.

28. התביעה הצבאית עתרה בפנינו להחמיר את עונש פסילת הרישיונות. לטעמה, בית הדין המחוזי נתן משקל מופרז לשיקולים המקלים. להשקפתה, בהתחשב ברמת הרשלנות ותוצאותיה הקטלניות של התאונה וכן בחובת הזהירות המוגברת של המערער, יש להחמיר עם המערער. עוד הוסיפה, כי בשים לב לרמת הענישה הנוהגת ולהקלה בעונש המאסר, שלגביו נקבע כי מחציתו תרוצה בעבודה צבאית, יש מקום להחמיר ברכיב הפסילה.

29. בא כוחו של המערער ביקש להדגיש לקולא את נסיבותיה המיוחדות של התאונה המצערת. עוד הוסיף כי יש לשקול את עברו הנקי של המערער כנהג ומשיקולי שיקום, לדידו, אין מקום לגזור עונש מאסר בפועל, אף לא לתקופה קצרה. מאסר בפועל והחמרה בדין עם המערער, טען הסנגור, עלולה להרתיע נהגי אמבולנסים ולגרום להם לא למהר במקרי חירום, בשל חששם להחמרה בדינם במקרה כזה דנן.

30. בבואנו לבחון את העונש שהוטל על המערער ראינו את מידת רשלנותו ואת תוצאותיה. נהיגתו של המערער הייתה רשלנית בכך שלא הותאמה לתנאי הדרך. הנהיגה במהירות גבוהה מהמותר והעקיפה של שיירת כלי-הרכב, בכביש רטוב, דווקא בעיקול הכביש המקורצף והמשופע, הביאו לתוצאה המרה – אובדן חייה של טליה ז"ל. מידת רשלנות זו והתוצאה המרה אינן מאפשרות הימנעות מהטלת עונש מאסר בפועל בכליאה, כפי שכבר נקבע בבית דין זה –

"את משקל הבכורה יש ליתן למידת ההתרשלות ולתוצאותיה הנוראות, אשר ימשיכו ללוות יום ולילה, השכם והערב, את בני משפחתו של המנוח. הקטל בדרכים מחייב קו ענישה זה ... בנסיבות שלפנינו, ההתרשלות הקשה, שהביאה לגדיעת חייו של אדם צעיר, מחייבת ענישה הולמת" (ע/40/04) **התובע הצבאי הראשי נ' סא"ל גושן, פס' 6 (2005)**.

וכן בבית המשפט העליון –

"דובר כבר רבות בצורך של כל גורמי האכיפה והמניעה להירתם למלחמה הקשה בתאונות הדרכים הגובה קורבנות כה רבים. תפקידם של בתי המשפט הינו להרתיע באמצעות ענישה ממשית של הנוהגים ברשלנות בכבישים ומתעלמים מהסכנות הרבות הטמונות בכביש. לפיכך, עם כל ההבנה לנסיבותיו של המערער, אנו סבורים כי אין מנוס מהטלת עונש מאסר בפועל" (ע"פ 360/07 **וייסמן נ' מדינת ישראל, פס' 12 (2007)**).

עם זאת, בשוקלו את נסיבותיה המיוחדות של התאונה המצערת ראה בית הדין הנכבד קמא, ובצדק, להעניק להן משקל מסוים, בעת גזירת דינו, ומשכך הטיל על המערער 6 חודשי מאסר בפועל וקבע שמחציתם ירוצו בדרך של עבודה צבאית, כביטוי הולם לנסיבות לקולא. אין לומר כי עונש זה חורג לחומרה מרמת הענישה הראויה.

כך גם באשר לפסילת הרישיונות. לא מצאנו כי עונש זה חורג לקולא מרמת הענישה הראויה, במידה המחייבת את התערבותנו (ראו והשוו: ע/03/112 סמל קל נ' התובע הצבאי הראשי (2003); ע/03/118 התובע הצבאי הראשי נ' סמ"ר קייס (2003); רע"פ 2885/05 שטרק נ' מדינת ישראל (2005)), בהתחשב באיזון בין האינטרס הציבורי שבפסילת הרישיונות בעברות מעין אלו ובין נסיבותיו המקלות של המערער. בהתחשב בגילו, בעברו הנקי כנהג, בנסיבות התרחשות התאונה ומשיקולי שיקום מצאנו להותיר אף את עונש פסילת הרישיונות על כנו.

סוף דבר

31. כאמור, ערעור ההגנה על הכרעת-הדין נדחה.

הערעורים לעניין העונש נדחים אף הם.

לפי הסכמת הצדדים מניין הפסילה יחל ביום שבו הפקיד המערער את רישיונותיו, 15/5/2008. בעת ריצוי עונש המאסר בכליאה ייפסק מניין הפסילה ויתחדש עם סיום ריצוי עונש המאסר בכליאה.

המערער יתייצב ביום 9 בנובמבר 2008 אצל רמ"ד שיקום במקמצ"ר לתחילת ריצוי פרק המאסר בעבודה צבאית. ביום 15 בפברואר 2009 יתייצב בבס"כ X בעתלית לתחילת ריצוי פרק המאסר בכליאה.

ניתן והודע היום, כ"ז בתשרי התשס"ט, 26 באוקטובר 2008, בפומבי ובמעמד בעלי הדין.

שופט

שופט

המשנה לנשיא

חתימת המגיה: _____ העתק נאמן למקור

רס"ן ניילי שרעבי-בלומנטל

תאריך: _____ ק' בית הדין