

חובות נוהג כליירכב כלפי נפגע בתאונת דרכים

מאת

פרופ' ש"ז פלר

I. החובה להגיש עזרה. 1. הגשת עזרה על-ידי נוהג כליירכב לנפגע בתאונת דרכים; 2. הגשת עזרה לנפגע בתאונת, על-ידי נוהג כליירכב המעורב בה; 3. הגשת עזרה לנפגע בתאונת, על-ידי נוהג כליירכב שתוך נהיגה גרם לה. II. החובה לעצור במקום התאונה. 1. החובה לעצור כדי לאפשר קביעת נסיבות אירוע התאונה; 2. החובה לעצור כדי לאפשר זיהוי הרכב, נוהגו ובעליו; 3. החובה לעצור כדי לעמוד על תוצאות התאונה. III. החם שבין האחריות על הפרת החובות למיניהן. 1. אחריות מתחרה או מקבילה בגין אי-הגשת עזרה ובגין אי-עצירה; 2. אחריות מתחרה בגין הפרת החובות להגיש עזרה, למיניהן; 3. אחריות מקבילה בגין הפרת חובות העצירה, למיניהן; 4. אחריות מצטרפת, בגין אי-עצירה ואי-הגשת עזרה. IV. ענין א ל י א ס ף. 1. העובדות; 2. הערה מוקדמת; 3. גישת בית-המשפט עליון; 4. סיכום ביקורתי; 5. קושי נוסף; 6. האסמכתאות שהובאו בענין אליאסף. V. *De lege ferenda*.

I. החובה להגיש עזרה

אין בדיני מדינת ישראל חובה כללית להגיש עזרה לאדם שנתפס בסכנה חמורה ופתאומית לחייו או לשלמות גופו, כאשר בנסיבות הענין היה לאל ידו של האדם, מבלי לחשוף את עצמו לסכנות, להציל את הזולת, לטפל בו או לעזור לו בכל דרך שהיא, כולל העברתו לתחנת עזרה ראשונה, לרופא או לבית-חולים, או הזעקת רשות מוסמכת לטפל במקרה. המדובר בחובה משפטית, ולא מוסרית בלבד, שתיתן ביטוי לרגש האחריות האזרחית של האדם ולסולידאריות בין הבריות, ללא תלות בזיקה המיוחדת שבין אנשים מסויימים או בזיקת האדם ליצירת הסכנה בה נתפס הזולת. חובה כאמור, ספציפית ומותנית למדי, עשויה, בכל זאת, להיווצר, גם על-פי הדין המצוי במדינת ישראל; בתחום התעבורה ישנה רגלמנטאציה מיוחדת, שהונהגה בהדרגה ולא תמיד תוך תיאום מלא עם מה שהיה קיים קודם לכן, הבאה להטיל על נוהג כליירכב חובות בדבר הגשת עזרה לאדם שנפגע בתאונת דרכים.

1. הגשת עזרה על-ידי נוהג כליירכב, לנפגע בתאונת דרכים. חובה זו מוטלת על-פי דיני מדינת ישראל, רק:— על הנוהג בכלי-רכב, — תוך גסיעה בכלי-הרכב, — כלפי אדם שכבר נפגע,

— בתאונות דרכים בלבד, כמובן כאשר אותו נהג נמצא במקום התאונה. אלה הם התנאים הרחבים ביותר, בהם נוצרת בישראל חובה להגיש עזרה לאדם הנמצא בסכנה; שכן לפיהם אין צורך שתהיה כל זיקה שהיא בין בעל החובה לבין האדם הנמצא בסכנה או לבין הגורם לה, ובלבד שבעל החובה עבר ברכב במקום בו אירעה תאונת הדרכים שכתוצאה ממנה נפגע האדם. חובה זו קבועה בתקנה 146 לתקנות התעבורה (להלן: התקנות), תוך שילוב ישיר של תקנה זו בסעיף-קטן (2) של פסקה (א) לתקנה 144 לאותן תקנות¹, בו מפורטת דרך הגשת העזרה. כנגד זה, כאשר נהג כלי-רכב עובר ברגל במקום תאונת דרכים או שהוא עובר שם כנוסע בכלי-רכבו אך כאשר אחר נהג בו, ובמידה כאשר אדם סתם, שאינו כלל בעל רשיון נהיגה, עובר במקום התאונה הן ברגל והן כנוסע ברכב הנהוג בידי אחר, או כאשר נהג כלי-רכב נתקל תוך נסיעה ברכבו, באדם הזקוק לעזרה, ואותו אדם נפגע בדרך אחרת מאשר בתאונת דרכים, או באדם שכלל לא נפגע אלא חש ברע בגלל חולשה אורגאנית פתאומית, או באדם שעדיין לא נפגע אבל הוא נמצא בסכנת פגיעה מיידית, בכל מקרה כגון זה, בנפרד, וגם בכלם במצטבר, אין החובה האמורה קמה; וכל זאת, כאשר למרות אלה אין דורשים לשים היווצרות החובה על-פי תקנה 144 הנ"ל, זיקה כלשהי של בעל החובה לאירוע התאונה בה נפגע הזקוק לעזרה, ובלבד שעבר במקום התאונה כשהוא נהג ברכב. ואן, חרף התגיון העומד מאחרי החובה האמורה, נשאלת השאלה—מה המיוחד המצדיק את התנאים המצמצמים של היווצרות החובה האמורה, כאשר ניתן לתאר, בקלות, נסיבות אחרות, אף חמורות יותר, בהן רגש האחריות האזרחית והסולידריות האלמנטארית בין חבריות היה די בהם כדי לחייב באזרח משפטי הגשת עזרה לזולת הנמצא בצרה חמורה ופתאומית?

אולם, נחזור לחובה, כפי שנקבעה בתקנה 146 הנ"ל; הפרתה מוכרזת בסעיף 68 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961² (להלן: הפקודה), כעבירה פלילית,

1 וזו לשון התקנה:

146. נהג רכב העובר במקום תאונת דרכים שבו נמצא נפגע, ייעצר ולא ימשיך בנסיעתו עד שעשה כל שביכולתו כדי להגיש כל עזרה הדרושה לנפגע או כדי לבוא לעזרתו בהתאם לתקנה 144(א)(2)."

הרי גם הוראות תקנה 144(א)(2):

144. (א) נהג רכב...
(1) ...;

(2) יגיש לכל אדם שנפגע באותה תאונה עזרה מתאימה, שביכולתו להגיש באותן נסיבות, לרבות העברת הנפגע לתחנת עזרה ראשונה, לבית חולים או לרופא לשם טיפול, אם יראה שטיפול כזה נחוץ או אם זוהי משאלתו של הנפגע;

יש להבחין כי ההפניה שבתקנה 146 היא ישירה לסעיף 144, פסקה (א) ס"ק (2) תוך התעלמות מן האמור בפתיחה בפסקה (א) לתקנה 144.

2 זו לשונו של הסעיף האמור:

68. העובר על תקנה שהותקנה לפי פקודה זו, דינו כאמור בסעיפים 62 ו-63 או עונש קטן מזה שנקבע לה בתקנות.

חובות נוהג כלי-רכב כלפי נפגע בתאונת דרכים

אשר דין מבצעה, מאסר שנתיים או קנס שלוש אלפים לירות, כאמור בסעיפים 62 ו-63 לאותה פקודה.³

יש לשוב ולציין, כי החובה הנ"ל מוטלת על נוהג כלי-רכב שלא היה לו כל חלק באירוע התאונה.

2. הגשת עזרה לנפגע בתאונה, על-ידי נוהג כלי-רכב המעורב בה. חובה מיוחדת זו מוטלת על נוהג זה של כלי-רכב, מכוח תקנה 144(א)(2) לתקנות⁴, שיש לקרוא אותה, הפעם, בהמשך להוראת הפתיחה של פסקה (א) לאותה תקנה — "נוהג רכב המעורב בתאונה שכתוצאה ממנה נהרג אדם או נפגע, יפעל לפי הוראות אלה:" (ההדגשה

3 ואלו הן ההוראות העונשיות בסעיפים 62 ו-63 האמורים:

"עבירות 62. העובר אחת העבירות האלה, דינו — מאסר שנתיים או קנס שלוש אלפים לירות:

- (1) מפיר הוראה מהוראות פקודה זו;
- (2) נוהג רכב בדרך בקלות ראש, או ברשלנות, או במהירות שיש בה בנסיבות המקרה סכנה לציבור, אף אם היא פחותה מן המהירות המכסימלית שנקבעה;
- (3) הוא שיכור בהיותו נוהג של רכב, או בהיותו ממונה על הרכב, בדרך או במקום ציבורי;
- (4) בהיותו נוהג של רכב שדרך נהיגתו גרמה לעבירה הוא מסרב להגיד שמו או מענו או מגיד שם או מען כוזבים;
- (5) בהיותו בעל רכב או מחזיק רכב או מי שהרכב בשליטתו, אינו מוסר מיד, לפי דרישתו של שוטר, ידיעה שבידו למסרה והיא עשויה להביא לזיהוי ולתפיסתו של נוהג הרכב שהיה מעורב בתאונה או שבדרך שימוש ברכב היה משום עבירה, אלא אם נדרש למסור את הידיעה בכתב — עליו למסרה תוך 15 יום מיום הדרישה.
- (6) בהיותו נוהג של רכב מנועי או ציבורי אינו מציג את רשיונו כשהוא נדרש לכך על ידי שוטר;
- (7) בהיותו נוהג של רכב אינו עוצר בשעה שבגלל מציאות רכבו בדרך אירעה תאונה לאדם, או לבהמה או לרכב שאדם ממונה עליהם, ואינו מגלה, כשנדרש לכך, שמו ומענו שלו ושמו ומענו של בעל הרכב ואת תו הרישום או המספר של הרכב;
- (8) מפיר הוראות תמרור שבדרך או אות הניתן על ידי שוטר במדים;
- (9) מזייף כל סימן המשמש לזיהוי רכב או כל רשיון שניתן לפי פקודה זו, שבמרמה הוא משנה אותם או משתמש בהם או משאילם לאחר או מניח לאחר להשתמש בהם.

הדין כשיש עבירות קודמות 63. העובר עבירה לפי פסקאות (2), (3), (4) או (7) לסעיף 62 או לפי סעיף 10 — למעט נהיגת רכב על ידי אדם שרשיון הנהיגה שלו פקע — או עבירה על תקנה מהתקנות המפורטות בתוספת הראשונה או השניה ובשתי השנים שקדמו לאותה עבירה כבר הורשע על אחת העבירות המפורטות בסעיף זה, דינו — מאסר שלוש שנים אך לא פחות מחודש ימים, או מאסר וקנס חמשת אלפים לירות; אולם רשאי בית המשפט, אם ראה שנסיבות העבירה מחייבות זאת, שלא לפסוק מאסר מינימום מטעמים שיפרש בפסק הדין.

4 ראה את לשון סעיף-קטן זה בה"ש 1 לעיל.

שלנו). כדין הפרת קודמתה, גם דין הפרת חובה זו נקבע בסעיף 68 לפקודה, בצירוף הסעיפים 62 ו-63 לפקודה, והוא – מאסר שנתיים או קנס שלוש אלפים לירות כאמור. הפרק הרביעי של התקנות, הדין ב"תאונות", מבחין, איפוא, בין שני סוגים של נהגי כלי-רכב, עליהם מוטלות חובות הגשת עזרה, במקרה של תאונת דרכים: נהגי כלי-רכב המעורבים בתאונה (תקנות 144 ו-145 לתקנות, כאשר התקנה 144 דנה בתאונות של פגיעה בנפש והתקנה 145 דנה בתאונות של פגיעה ברכוש), ונהגי כלי-רכב ללא כל זיקה לארוע התאונה, אלא די בכך שעברו במקרה במקום התאונה שכתוצאה ממנה נפגע אדם (תקנה 146 לתקנות). בפרק האמור אין תקנות גוספות על שלוש האמורות.

לכאורה, ניתן היה להניח כי הביטוי "נהג רכב המעורב בתאונה", בו משתמשת תקנה 144 לתקנות, מכסה את כל סוגי המעורבות בתאונה, כולל המעורבות החמורה ביותר, המתבטאת ב"גרימה לתאונה". אולם לא הוא המצב.

3. הגשת עזרה לנפגע בתאונה, על-ידי נהג כלי-רכב שתוך נהיגה גרם לה. לעניין האחריות הכרוכה באי-קיום החובה להגיש עזרה לנפגע בתאונת דרכים, יוצר החוק – בסעיף 64א(ב) לפקודה⁵ – מעמד מיוחד למעורב "שתוך נהיגה גרם לתאונה", ומקדיש לו הסדר נפרד, המתבטא, מבחינה עונשית, במאסר תשע שנים בפועל וללא ברירה, עם קנס או ללא קנס.

כמובן, אין זה פשוט להבחין בין המעורבות הרגילה בתאונה, לבין זו המיוחדת המתבטאת בגרימה לתאונה. או, בנוסף של שאלה, אם הובדלה ה"גרימה" לתאונה, במה עוד עשויה לבוא לידי ביטוי המעורבות הרגילה? מה יהא המבחן להבחנה זו? יש להניח כי המחוקק התכוון להגדיר ביטויי הביטויים, "גרם לתאונה" ו"מעורב בתאונה", שני סוגי זיקה, נבדלים, של נהג כלי-רכב לתאונת דרכים שאירעה.

יוצאים אנו, איפוא, מן ההנחה כי אין חילוקי דעות לגבי השוני האובייקטיבי שבין זיקות אלה, וכי לא כל "מעורב" בתאונה יכול להיחשב כמי ש"גרם" לה, אף מבחינה אובייקטיבית גרידא. כלומר, מבחינה זו, המעורבות תתבטא במעין זיקה שיורית, כל עוד אין מקום לדבר על "גרימה", ובלבד שהיתה לנהג כלי-הרכב זיקה כלשהי לאירוע התאונה.

יוצאים אנו מן ההנחה האמורה, מבלי לנסות להיכנס לעובי הקורה של ההבדלים

5 והרי לשון סעיף 64א לפקודה, כולו:

64א. (א) נהג רכב שתוך נהיגה גרם לתאונה, והוא ידע, או שהיה עליו להפקרה אחרי פניקה

לדעת, כי בנסיבות המקרה עשוי היה להיפגע אדם, ולא עצר במקום התאונה, או קרוב לו ככל האפשר, כדי לעמוד על תוצאות התאונה, דינו – מאסר שבע שנים, עם קנס או ללא קנס, ובלבד שלא יוטל עליו מאסר-על-תנאי בין כעונש יחיד ובין כעונש נוסף ולא יינתן עליו צו מבחן.

(ב) נהג רכב שתוך נהיגה גרם לתאונה, והוא ידע, או שבנסיבות המקרה היה עליו לדעת, כי בתאונה נפגע אדם, ולא הגיש לנפגע עזרה שהיה ביכולתו להגיש בנסיבות המקרה, לרבות הסעתו לטיפול רפואי, דינו – מאסר תשע שנים, עם קנס או ללא קנס, ובלבד שלא יוטל עליו מאסר על תנאי כעונש יחיד ולא יינתן עליו צו מבחן.

חובות נוהג כלירכב כלפי נפגע בתאונת דרכים

המהותיים הקונקרטיים, האובייקטיביים, בין "מעורבות" רגילה לבין זו המיוחדת בבחינת "גרימה". וזאת לא רק משום שבאיזשהו מקום אמנם, קיים קו תחומה ביניהן, אלא ובעיקר משום שמוקד דיוננו דלהלן הוא השאלה שמא אין המבחן אובייקטיבי גרידא, ומתווסף אליו גם היבט סובייקטיבי, המצמצם את זיקת ה"גרימה" לעומת זו של "מעורבות" רגילה: ייחשב כמי ש"גרם לתאונה" רק מי שגם אשם בה, ואילו מי שזיקתו לתאונה נקיה מאשמה אינו יכול להיראות אלא כ"מעורב בתאונה", למרות שמבחינה אובייקטיבית ניתן היה לגרוס כי "גרם" לה.

הפרופוזיציה שלנו היא שתיתכן "גרימה" בין אם הנהג גרם לתאונה באשמתו ובין אם גרם לה שלא באשמתו, כל עוד ניתן לומר, מבחינה אובייקטיבית, שהוא "גרם"; רק ביתר המקרים עשוי נהג כלירכב להיות "מעורב" בתאונה בלבד.

נדון בשאלה זו, באורח מיוחד, שכן – כפי שיסתבר להלן – היא אשר העסיקה את הפסיקה בזמן האחרון, ונדון בה תוך הנחה, כאמור, כי אין חולקין על כך כי קיים גם קיים קריטריון אובייקטיבי בין "גרימה" לבין "מעורבות סתם", כשתי זיקות שונות של נוהג כלירכב לתאונת דרכים.

בשלב זה, חשוב לקבוע כי, אם נתייחס לחובה להגיש עזרה לנפגע בתאונת דרכים בלבד, הוציא המחוקק הראשי את "נוהג [ה] רכב שתוך נהיגה גרם לתאונה" מן ההסדר הרגיל החל, מכוח חקיקת משנה, על כל נוהג רכב המעורב באורח אחר בתאונת דרכים, והנהיג לגביו, בתחיקה הראשית, אחריות מיוחדת בגין אי-הגשת עזרה לנפגע בתאונה לה הוא גרם.

לא למותר לציין ולהדגיש, כי אין כל חיקוק גוסף או אחר הדן בחובה להגיש עזרה לאדם שנפגע בתאונת דרכים והקובע אחריות פלילית על הפרת חובה זו, מלבד החיקוקים הנ"ל.

כמו כן, ניתן להבחין כי מידת האחריות בגין הפרת החובה להגיש עזרה היא פונקציה של זיקתו של נוהג כלירכב – מבחינת קיומה או אופיה – לתאונת הדרכים בה נפגע הנזק לאותה עזרה.

II. החובה לעצור במקום התאונה

החובה של נוהג כלירכב להגיש עזרה לנפגע בתאונת דרכים כרוכה בדרך כלל, מכורח המציאות, בצורך לעצור את הרכב במקום התאונה. למרות זאת, קיימת גם חובה מפורשת לעצור את הרכב במקום בו אירעה תאונת דרכים; אולם, כחובה העומדת בפני עצמה, היא מוטלת, הפעם, על נוהג רכב, רק כאשר היתה קיימת זיקה מסויימת בין נהיגתו לבין אירוע התאונה ורק לצורך מטרה נתונה.

מבחינת ייחוד הזיקה לתאונה, צריך שנוהג כלירכב יהא כרוך בה באחת מאלה – או ש"בגלל מציאות רכבו בדרך, אירעה תאונה"⁶, או שהוא "מעורב בתאונה"⁷, או "שתוך נהיגה גרם לתאונה"⁸.

לפי ייחוד המטרה שלשמה הונהגה חובת העצירה, ניתן להבחין בין אחת

6 לאדם, או לבהמה או לרכב שאדם ממונה עליהם.

7 ממנה נהרג או נפגע אדם.

8 והוא ידע, או שהיה עליו לדעת, כי בנסיבות המקרה עשוי היה להיפגע אדם.

מן המטרות הבאות: כדי לאפשר קביעת הנסיבות של אירוע התאונה, כדי לאפשר זיהוי הרכב, נהגו ובעליו, או כדי לעמוד על תוצאות התאונה. נוסף על כך, קבועות חובות העצירה למיניהן, על-פי הזיקה והמטרה השונות, גם בחיקוקים נבדלים, מבחינת סוג התחיקה — ראשית או משנית — מבלי שניתן יהיה תמיד להבחין בקריטריון מיוחד העומד מאחורי חלוקה זו. ובכן נסקור את החובה האמורה לפי איפיונה האמורים.

1. החובה לעצור כדי לאפשר קביעת נסיבות אירוע התאונה. תקנה 144(א)(1) לתקנות⁹ קובעת, כי על נוהג רכב, המעורב בתאונה שכתוצאה ממנה נהרג אדם או נפגע, לעצור מיד את הרכב במקום התאונה או קרוב אליו ככל האפשר, ולא להזיזו ממקומו אלא בתנאים מסויימים. ייחוד המטרה הוא, איפוא, להקפיד, ככל האפשר, את הפוזיציה של הרכב בשעת התאונה, כדי לאפשר את חקירת נסיבות אירוע התאונה. מבחינת זיקתו לתאונה, המדובר בנהג רכב "מעורב" בה והחובה נקבעה בחקיקת-משנה. בהתאם לסעיף 68 לפקודה, האחריות בשל הפרת חובה זו היא זו הקבועה בסעיפים 62 ו-63 לפקודה¹⁰, כלומר מאסר שנתיים או קנס שלוש אלפים לירות.

2. החובה לעצור כדי לאפשר זיהוי הרכב, נהגו ובעליו. משום מה, הפעם, נקבעה חובה זו ישירות בחקיקה הראשית, בסעיף 62(7) לפקודה¹¹. ייחוד המטרה אשר לשמה חייב נוהג כללי-הרכב לעצור, הוא, הפעם, לאפשר לקבוע בדיוק את שמו ומענו של הנהג, את שמו ומענו של בעל הרכב, אם מדובר באנשים שונים, ואת כל פרטי הזיהוי של הרכב עצמו. לכן, הדגש כבר אינו על העצירה במקום התאונה ועל האיסור להזיז את הרכב, אלא על האנשים והחפצים בעלי הזיקה לתאונה. ואילו, מבחינת זיקתו של נוהג כללי-הרכב לתאונה, המדובר בנוהג רכב אשר "בגלל מציאות רכבו" בדרך אירעה התאונה. לרעתנו, קשה ליחס משמעות של ממש להבדלי הנוסח שבסעיף 62(7) לפקודה — המתייחס לנהג אשר "אינו עוצר בשעה שבגלל מציאות רכבו בדרך אירעה תאונה לאדם..." — לעומת תקנה 144(א)(1) לתקנות — המתייחסת ל"נוהג רכב המעורב בתאונה..." — הרי שני הנוהגים נמצאים בנסיעה — שכן אחרת אין טעם לחייבם לעצור — ושניהם מעורבים בתאונה מסיבה כלשהי, הן אם אומרים זאת באורח פשוט וישיר — מעורב בתאונה — והן אם נוקטים לשון מסובכת יותר — אירוע תאונה בגלל הימצאות הרכב בתנועה בדרך. אין כאן אותו שוני אובייקטיבי העולה מן העימות בין "גרם לתאונה" לבין "מעורב בתאונה", כשני סוגים של זיקת נוהג כללי-רכב לתאונה דרכים, נבדלים; לכן, נתייחס, להלן, לנוהג כללי-הרכב שבגלל "מציאות" רכבו בדרך אירעה

9 לשון התקנה היא כדלקמן:

144. (א) נוהג רכב המעורב בתאונה שכתוצאה ממנה נהרג אדם או נפגע, יפעל לפי הוראות אלה: (1) יעצור מיד את הרכב במקום התאונה או קרוב ככל האפשר, ולא יזיזו ממקומו אלא אם יש הכרח להשתמש ברכב לצורך ביצוע האמור בפסקה (2) או אם שוטר הרשה את הדבר;	"תאונת דרכים שתוצאתה הריגה או פגיעה כבדה"
--	--

10 ראה את נוסח הסעיפים האמורים בה"ש 3 לעיל.

11 ראה את לשון הסעיף בה"ש 3 לעיל.

התאונה, באותה לשון – מעורב בתאונה – ללא הבחנה מיוחדת; מה גם שלצרכי דיוננו, אין כל רלוונטיות להבחנה זו, אפילו היתה קיימת.

מובן מאליו כי המחוקקים – הראשי והמשנה כאחד – היו מטיבים לעשות, אילו היו שומרים על תיאום שפה בניסוח דברי החקיקה, מקום בו קשה לגלות שוני תוכני; וזאת בנוסף לחוסר ההגיון שבפיזור חובות המוטלות על אותו אדם ובאותו נושא, בדברי חקיקה שונים¹².

האחריות בשל הפרת חובה זו נקבעה, כמובן, ישירות בסעיף 62 לפקודה – סעיף הקובע גם את החובה עצמה – והיא, אחריות זו, שווה בדיוק לאחריות הצפויה למי שהפר את החובה הקבועה בתקנה 144(א)(1) לתקנות.

3. החובה לעצור כדי לעמוד על תוצאות התאונה. זוהי, נדמה לנו, האחרונה בחובות העצירה, הכרוכה בתאונות דרכים¹³. ושוב בא המחוקק בנוסחה מיוחדת, המיועדת למעורב ספציפי בתאונה – הוא נוהג כלי הרכב "שתוך נהיגה גרם לתאונה" – וקובע לגביו חובה לעצור, המאופיינת בייחוד משלה של מטרת העצירה – לעמוד על תוצאות התאונה. ייחוד זה מבדיל גם הוא בין חובה זו לבין החובות לעצור הקודמות, בנוסף לייחודיות ויקתו של בעל החובה לאירוע התאונה – היותו מעורב בה בבחינת גורם לתאונה.

המחוקק ראה לנכון לשים דגש מיוחד על החובה האנושית, המוטלת, ראשית כל, על כל מי שהיה מודע לכך שגרם לתאונה, לעמוד על תוצאותיה, אם ידע או היה עליו להניח כי משהו עשוי היה להיפגע באותה תאונה; וזאת, ודאי, כדי שנוהג כלי-הרכב יקיים גם את חובתו להגיש את העזרה, במידה שיתברר לו כי אדם אמנם נפגע. יש לציין כי החובה לעצור במטרה זו, אין לה אף ורע בחקיקה – לא הראשית ולא המשנית – והמחוקק בא להבליט את חומרת הפרת חובה זו בקבעו, בס' 64א(א) לפקודה¹⁴, אחריות העולה כדי מאסר שבע שנים בפועל וללא ברירה, עם קנס או ללא קנס, לנוהג רכב שתוך נהיגה גרם לתאונה ולא עצר כאמור "כדי לעמוד על תוצאות התאונה"¹⁵; וזאת אפילו כאשר לא היו נפגעים, אולם היה על הנהג לדעת כי בנסיבות העניין "עשוי היה להיפגע אדם".

בשלב זה, כדאי לסכם ולהבליט פעם נוספת את הפונקציה הגבולת של שלוש הנור-מות: זו שבחקנה 144(א)(1) לתקנות, אשר תפקידה להבטיח את בדיקת נסיבות אירוע התאונה; זו שבסעיף 62(7) לפקודה, אשר תפקידה לאפשר את קביעת זהות נהגי הרכב

12 אם ננתח גם את החובות להגיש עזרה לאור היסודות השונים הכרוכים בהיווצרותן, נמצא גם שם חוסר הגיון בפיזור בדברי חקיקה שונים – ראשית ומשנית.

13 כדאי, אולי, לציין כי סעיף 62(4) לפקודה נועד למצב דברים שונה לגמרי – כאשר דרך הנהיגה מהווה עבירה ונוהג כלי-הרכב מסרב להודות או מוסר נתונים כוזבים על זהותו. בדרך כלל, כי גם במקרה זה, מצווה הנוהג לעצור כדי למלא אתרי החובה; כשם שהוא חייב לעצור על-פי אות הניתן על-ידי שוטר במדים, בהתאם לסעיף 62(8) לפקודה. כמו כן, יש להזכיר כי בנסיבות מסוימות גם מילי החובות האמורות בסעיפים 39–41 לפקודת ביטוח כלי רכב מנועי (סיכוני צד שלישי) [נוסח חדש], תש"ל-1970, עשוי להצריך עצירת הרכב.

14 ראה את לשון הטקסט בה"ש 5 לעיל.

15 נסתפק בציון המגוון הרב של מטרות העצירה בנורמות השונות, ללא כל דאגה לתיאום וריכוז הגיוניים.

וכלי הרכב, המעורבים בתאונה; וזו שבסעיף 64א(א) לפקודה, אשר תפקידה לחייב את הנוהג שגרם לתאונה לעמוד על תוצאותיה, שמא יש להגיש עזרה לנפגעים.

III. היחס שבין האחריות על הפרת החובות למיניהן

בדיקת הנורמות המטילות את החובה להגיש עזרה לנפגע בתאונות דרכים ואת החובות לעצור במקום בו אירעה תאונה כאמור, מעלה את שאלת היחס בין האחריות בגין אי-הגשת עזרה לבין האחריות בגין אי-העצירה מחד גיסא, ואת שאלת היחס בין האחריות בגין הפרת החובות להגיש עזרה למיניהן בינן לבין עצמן, ובגין הפרת החובות השונות לעצור במקום התאונה בינן לבין עצמן, מאידך גיסא.

1. אחריות מתחרה או מקבילה בגין אי-הגשת עזרה ובגין אי-עצירה. מקום שנוהג כלי-רכב עצר, אולם לא מילא אחרי החובה להגיש עזרה המוטלת עליו, מובן כי הוא מתחייב רק בהפרת חובה אחרונה זו. אם לא עצר, וממילא גם לא הגיש את העזרה לנפגע, ניתן לגרוס, עקרונית, כי האחריות בשל אי-העצירה נספגת, מטבע הדברים, באחריות בגין אי-הגשת העזרה; הרי, אין אדם עשוי לעמוד בחובה זו מבלי לעמוד קודם לכן בחובה ההיא. כמובן, הבעיה איננה מתעוררת לגבי נוהג כלי-רכב שלא היתה לו יד בתאונה; שכן, אין חלה עליו כל חובה נפרדת לעצור.

אולם, הסברה כי האחריות בגין הפרת חובת העצירה נספגת באחריות בגין הפרת החובה להגיש עזרה, כוחה יפה, לדעתנו, רק כאשר קיים קשר פונקציונאלי בין שתי החובות האמורות. לפיכך, תיספג, לדעתנו, האחריות הפלילית בגין אי-עצירה בניגוד לסעיף 64א(א) לפקודה בתוך האחריות הפלילית בגין אי-הגשת עזרה בניגוד לס"ק (ב) לאותו סעיף; שכן, בין החובות האמורות בשני הסעיפים הקטנים, קיים קשר פונקציונאלי מובהק: המטרה המפורשת של ביצוע החובה לעצור לפי ס"ק (א) היא בדיוק מילוי החובה הקבועה בס"ק (ב)¹⁶. יחד עם זאת, תיתכן, כמובן, גם אחריות עצמאית בגין אי-עצירה בניגוד לסעיף 64א(א) לפקודה; אם, בנסיבות העניין, היה מקום להניח כי עשויים היו להיות נפגעים, הרי מוטלת על אותו נוהג כלי-רכב החובה לעצור כדי לעמוד על תוצאות התאונה אף אם מתברר, לאחר מכן, כי, למעשה, לא נפגע איש, או כי התאונה היתה קטלנית מן הרגע הראשון¹⁷.

לעומת זאת, אם בתייחס לחובה לעצור עפ"י תקנה 144(א)(1) לתקנות — אשר ייחוד מטרתה הוא להבטיח את קביעת נסיבות אירוע התאונה לשם חקירה — ולחובה להגיש עזרה עפ"י תקנה 144(א)(2) לתקנות, אין כל קשר פונקציונאלי בין שתי החובות. אדרבא, הצורך לבצע את החובה השניה עשוי אף לגרוע מאפשרות הגשמת המטרה שלשמה הונהגה החובה הראשונה, ולכן אף דאג המחוקק, בפסקה (1) לתקנה 144(א) לתקנות, להוראה מיוחדת לעניין זה¹⁸. לפיכך, האחריות הפלילית בגין אי-עצירה בניגוד לפסקה זו לא תיספג באחריות בגין הפרת החובה להגיש עזרה, הן בהתאם לתקנה 144(א)(2) לתקנות והן בהתאם לכל נורמה אחרת הקובעת חובת הגשת עזרה. הוא היחס — כלומר

16 ראה את לשון הסעיף, כולו, בה"ש 5 לעיל.

17 במקרה זה תיתכן אחריות בגין נסיון להשתמש מהגשת עזרה, אם הוא האמין בטעות כי היו נפגעים בתאונה.

18 ראה את לשון התקנה בה"ש 1 ו-9 לעיל.

אחריות מקבילה – בין האחריות בגין אי-עצירה לפי סעיף 62(7) לפקודה לבין האחריות בגין אי-הגשת עזרה.

אם כן, מקום שתיווצר אחריות פלילית בשל אי-הגשת עזרה בניגוד לס"ק (ב) לסעיף 64א לפקודה, לדעתנו, לא ניתן יהיה להטיל גם אחריות בגין אי-עצירה בניגוד לס"ק (א) לאותו סעיף; אולם מבלי לבטל בכך את אפשרות היווצרות האחריות הפלילית בשל אי-עצירה בניגוד לחיקוקים אשר אין כל קשר פונקציונאלי בין החובה לעצור לפיהם, לבין החובה להגיש עזרה לנפגע.

2. אחריות מתחרה בגין הפרת החובות להגיש עזרה, למיניהן. חובות אלה מוטלות, כידוע, בהתאם לחקיקה הראשית, בסעיף 64א(ב) לפקודה, על הנהג המעורב המיוחד, שגרם לתאונה, ובהתאם לחקיקת המשנה, בתקנה 144(א)(1) לתקנות, על הנהג המעורב הרגיל בתאונה, ובתקנה 146 לתקנות, על הנהג שסתם עבר במקום תאונת דרכים, מבלי שהיתה לו כל מעורבות בה.

ברור כי הזיקה השונה של נוהג כלירכב לתאונה, השונה בקיומה ובסוגה, והמהותה תנאי להיווצרות האחריות הפלילית בגין הפרת החובה להגיש עזרה, תגרום לכך שכל סוג של אחריות על הפרת חובה זו יהא בלעדי וידחה את שני סוגי האחריות הנותרים. נוסף על כך, למרות שהמעורבות הרגילה מכסה גם את המעורבות המיוחדת – ואמנם מי שגרם לתאונה לעולם גם מעורב בה – ידה של האחריות הצמודה למעורבות המיוחדת על העליונה; שכן, היא קבועה בחיקוק ראשי, אשר, וודאי, דוחה את תחולתו של זה המשנה, מלבד שהוא גם מיוחד (*specialia generalibus derogant*). הכל, כמובן, בכפוף להבחנה הנכונה בין זיקתו של נוהג כלירכב ש"גרם לתאונה" לבין זו של הנוהג ה"מעורב בתאונה" בדרך אחרת. על השאלה אם יש מקום לקריטריון סובייקטיבי ואם לאו כדי לתחום בין שתי הזיקות, נעמוד במיוחד להלן, כאמור. יחד עם זאת, כפי שאמרנו לעיל, יוצאים אנו מן ההנחה כי אין חולקים לעניין קיומה של ההבחנה בין שתי הזיקות, מבחינה אובייקטיבית.

לסיכום, בקבוצת העבירות על החובה להגיש עזרה לנפגע בתאונת דרכים, האחריות היא לעולם בלעדית, לפי חיקוק אחד בלבד.

3. אחריות מקבילה בגין הפרת חובות העצירה, למיניהן. ראינו לעיל כי החובה לעצור, כחובה העומדת בפני עצמה, גוצרת ונבדלת לפי ייחוד זיקתו של נוהג כלירכב לתאונה ולפי ייחוד המטרה שלשמה הונהגה החובה. רק מי שאין לו כל זיקה לתאונה, אינו חייב חובה נפרדת לעצור במקום התאונה, וכל חובתו מסתכמת בהגשת עזרה לנפגע בה. אולם, כאמור, נוהג כלירכב, "שבגלל מציאות רכבו בדרך אירעה תאונה לאדם..." חייב, על-פי סעיף 62(7) לפקודה, לעצור, כדי לאפשר בדיקת זהותו וזהות רכבו; נהג כלירכב "המעורב בתאונה" חייב, על-פי תקנה 144(א)(1) לתקנות, לעצור את רכבו "ולא יזיזו ממקומו", כדי לאפשר חקירת נסיבות אירוע התאונה; נהג כלירכב שתוך נהיגה "גרם לתאונה" חייב, על-פי סעיף 64א(א) לפקודה, לעצור כדי לעמוד על תוצאות התאונה, אם ידע או היה עליו לדעת כי עשוי היה להיפגע אדם. כלומר, חובות שונות ועצמאיות, הקבועות בשלושה חיקוקים גבדלים והנובעות מן השילוב של ייחוד מטרת העצירה בייחוד זיקת בעל החובה לתאונה. אין החיקוקים הללו דוחים זה את החלת אלה, למרות, שמבחינת בעל החובה, מיוחד החיקוק האחרון לעומת קודמו, בכך שהחובה לפיו מוטלת רק על נוהג רכב שתוך נהיגה "גרם לתאונה", ואילו החובות

מכוח החיקוקים האחרים מוטלות על נוהגי רכב מעורבים בתאונה בדרך כלשהי, כולל מה שקרוי נוהג-רכב שבגלל "מציאות" רכבו בדרך, אירעה התאונה. יתר על כן, הפונקציות הנבדלות של החובות האמורות אף מחייבות להחיל את כל שלוש החיקוקים הנ"ל, כאשר מתקיימות הדרישות של כל אחד בנפרד. במלים אחרות, אפשר ליחס לנוהג רכב ש"גרם לתאונה" את כל שלוש העבירות — העבירה על החובה לעצור ולא להזיז את רכבו, העבירה על החובה לעצור ולמסור נתוני זהות כשנדרש לכך, והעבירה על החובה לעמוד על הפגיעות בנפש — מבלי להפר בכך את העקרון של non bis in idem; כמו כן, כל נוהג רכב המעורב בדרך אחרת בתאונה שגרמה לפגיעות, יוכל להתחייב בשתי העבירות הראשונות, מבלי שיופר בכך אותו עקרון. מטרת דברים אלה היא להבהיר כי אין נורמה זו תחליף לנורמה אחרת, רק על-פי הזיקה השונה של נוהג הרכב לתאונה, אלא שכל אחת מבין העבירות של אי-עצירה עומדת בפני עצמה גם מבחינת ייחוד מטרת החובה הטמונה בה. על-כל-פנים העונש, שהוא פועל יוצא של ביצוע עבירה פלילית, אין בו כדי להבחין בין עבירות מבחינת תוכנו, למרות השוני שבממדיו לפי כל סוג של עבירה.

הנקודה הספציפית שברצוננו להטעים ולהבליט היא, שכאשר מערכת עובדות מסוימות הולמת את היסודות האמורים בסעיף 64א(א) לפקודה, מן הנמנע להחיל במקומו את סעיף 62(7) לפקודה; ייתכן להחיל גם את הוראות סעיף אחרון זה ובנוסף לכך, גם את הוראות התקנה 144א(1) לתקנות, אם מתקיימים היסודות האמורים בכל אחת מאותן הוראות. באותה מידה, תימנע החלת נורמה זו או אחרת רק במידה שמערכת עובדות המקרה איננה הולמת את היסודות הנדרשות לפי אותה נורמה. אולם, אין נורמות אלה מהוות מסגרות חילוּפיות לשיבוץ אותה מערכת עובדתית.

4. אחריות מצטרפת, בגין אי-עצירה ואי-הגשת עזרה. מכל האמור לעיל עולה כי האחריות בגין אי-עצירה במקום תאונת דרכים ובגין אי-הגשת עזרה לנפגע בתאונה, היא פועל יוצא של שלושה רכיבים:

- סוג החובה המוטלת על נוהג כלי-הרכב: חובת העצירה במקום התאונה ו/או החובה של הגשת עזרה לנפגע בה;
- ייחוד זיקת נוהג כלי-הרכב לתאונה: בלתי מעורב, "מעורב רגיל" כולל מי שבגלל "מציאות רכבו" בדרך אירעה התאונה, מעורב מיוחד בכך שתוך נהיגתו ברכב "גרם לתאונה";
- ייחוד המטרה שלשמה הונהגה חובת העצירה: כדי לעמוד על תוצאות התאונה,

לשם קביעת נסיבות אירועה, או לשם זיהוי הרכב, נוהגו ובעליו. לפי צירוף הרכיבים הללו, נוצרת האחריות הפלילית של נוהג כלי-הרכב; אם התחייב נוהג כלי-הרכב בהפרת החובה מן הסוג השני הנ"ל בלבד, מן הדין שרק השינוי באיחוד זיקתו לתאונה ישנה את אחריותו; כלומר, הוא נשאר באותה קבוצה של עבירות — עבירות על חובת הגשת עזרה לנפגע בתאונות דרכים — ובעל אחריות בלעדית מסוג אחד, בהתאם לזיקתו לתאונה שאירעה. אם התחייב נוהג כלי-הרכב בהפרת החובה מן הסוג הראשון — היא חובת העצירה — שוב תשתנה אחריותו לפי ייחוד זיקתו לתאונה; אולם, הפעם, גם בהתאם לייחוד המטרה שלשמה הונהגה חובה זו;

כלומר, שוב הוא יישאר בתוך אותה קבוצה של עבירות על חובת העצירה במקום התאונה, אולם, הפעם, תוך אפשרות הטלת אחריות מקבילה לפי ייחוד המטרה האמורה. כנגד זה, אם נוהג כלי-הרכב הפר את שתי החובות גם יחד, תצטרף לאחריות בגין הפרת החובה להגיש עזרה, האחריות בגין הפרת חובות העצירה לפי ייחוד הוויקה וייחוד המטרה גם יחד, כאמור; כמובן, בכפוף לאמור ביחס להיספנות האחריות בגין אי-העצירה כדי לעמוד על תוצאות התאונה, באחריות בגין אי-הגשת עזרה לנפגע בה. אבל, אי אפשר, לדעתנו, להסתפק בהחלת ההוראות המתייחסות לעבירה של אי-עצירה, מקום שמערכת העובדות מצביעה על אי-הגשת עזרה; כמובן, בתוך כל קבוצה של עבירות, כאמור, יש להפעיל אותה נורמה פלילית אשר בה נתפסת מערכת העובדות המבטאת את זיקתו של נוהג כלי הרכב לתאונה ואת ההשתמטות מן המטרה שלשמה נוצרה החובה שהופרה על ידיו.

IV. עניין "אליאסף"

התרהורים דלעיל עלו בדעתנו עקב קריאת פסק-הדין של בית-המשפט העליון בע"פ 330/73 אליאסף נ' מ.ר. (להלן: עניין אליאסף)¹⁹.

1. העובדות. בעניין זה הואשמה המערערת בכך שתוך נהיגה רשלנית ברכבה הפרטי גרמה למותה של הולכת-רגל באחד כרחובות תל-אביב, וכן בכך שבידעה כי גרמה לתאונה בה נפגע אדם, לא עצרה ולא הגישה עזרה לנפגע; כל אלה בניגוד לסעיף 218 לפקודת החוק הפלילי, 1936 ולסעיף 64א(א) ו-ב(ב) לפקודה. שופט השלום זיכה את הנאשמת מגרימת המוות של הולכת-הרגל,

"בקבעו שיצאה מבין כלי הרכב שחגו בצד ימין של הכביש בכיוון נסיעת המערערת, חצתה את הכביש במקום שלא נועד לכך וכדברי השופט 'היא אשר עלתה' על המכונית, ולא המכונית היתה זו שפגעה"²⁰.

אשר לעבירה של אי-עצירה במקום התאונה כדי לעמוד על תוצאותיה, בניגוד להוראות סעיף 64א(א) לפקודה, ולעבירה של אי-הגשת עזרה לנפגע בתאונה, בניגוד להוראות סעיף 64ב(ב) לפקודה, מצא שופט השלום כי "נוהג רכב שתוך נהיגה גרם לתאונה", כאמור בשני הסעיפים הקטנים של סעיף 64א, הוא רק נוהג רכב שגרם לתאונה ברשלנות; כתוצאה מכך, היות והתאונה אירעה שלא ברשלנות הנאשמת, אין לראות אותה כמי ש"גרם לתאונה", במשמעות האמורה, ולכן אין להחיל כאן את סעיף 64א לפקודה, אלא את הוראות סעיף 62(7) לפקודה²¹, המגדירות את העבירה של אי-עצירת הרכב בשעה שבגלל מציאותו בדרך אירעה תאונה, כדי לאפשר את זיהויו, זיהוי נוהגו ובעליו.

יחד עם כל אלה, קבע השופט כי, למרות המצב בו, לדבריה, היתה נתונה המערערת עם אירוע התאונה, היא ידעה שעליה לעצור כדי לוודא שכא היו פגיעות בנפש. והנה דברי המערערת אשר השופט קיבלם כמהימנים עליו — כמובן בהסתייגותו האמורה בדבר אי-המודעות לתוצאות התאונה — ואשר חשוב לנו לחזור עליהם גם כאן:

19 פד"י כ"ח (1) 212.

20 עניין אליאסף, בעמ' 215.

21 ראה את נוסח הסעיף בה"ש 3 לעיל.

"הרגשתי באופן פתאומי מכה חזקה מימיני, חשבתי שאולי נכנסתי לעמוד, עצרתי תיכף, והסתכלתי אחורה, לא ראיתי כלום. המשכתי הלאה. עצרתי שוב... התקדמתי כ-10-15 מ'. ראיתי התקהלות רבה, רציתי לרדת אחרי שראיתי את ההתקהלות. לא ידעתי מה קורה אתי, והמשכתי לנסוע... הבנתי שאם יש התקהלות משתה קרה... הבנתי שנפגע אדם... רציתי לרדת... לא ידעתי מה קורה אתי. המשכתי לנסוע... הגעתי הביתה, לקחתי כדורי הרגעה, ושכבתי על הספה עד שבני חזר. ביקשתי למצוא לי את הטלפון של המשטרה. הודעתי למשטרה שאני מעורבת בתאונה שקרתה בסביבות השעה 13.00, ביקשו אותי לבוא, ואמרתי שאינני מסוגלת, אז באו לביתי וגבו הודעת, כששכבתי במיטה והייתי במצב מדוכדך"²².

המדינה ערערה בפני בית-המשפט המחוזי על זיכוי הנאשמת מן העבירות לפי תוראות סעיף 64א(א) ו-(ב) לפקודה בלבד²³, ובית-המשפט זה קיבל את הערעור, בקבעו כי "נוהג רכב שתוך נהיגה גרם לתאונה", כאמור בהוראות אלה, גם נוהג רכב שגרם לתאונה שלא ברשלנותו במשמע.

מכאן ערעור הנאשמת לפני בית-המשפט העליון, בו היא ביקשה לבטל את פסק-הדין של בית-המשפט המחוזי. ואמנם, בית-המשפט העליון, בבית-המשפט השלום, סבר כי את המלים "גרם לתאונה" – שבהוראות סעיף 64א לפקודה, על שני חלקיו – "יש לייחס רק למקרים שבהם היתה רשלנות מצד נהג, אשר כתוצאה ממנה נפגע אדם"²⁴. לכן, בוטל פסק-דינו של בית-המשפט המחוזי, ואילו פסק-דינו של שופט השלום, בו הורשעה המערערת בעבירה לפי סעיף 62(7) לפקודה – הקובע את האחריות של נוהג כלי-רכב שלא עצר "בשעה שבגלל מציאות רכבו בדרך אירעה תאונה לאדם" כדי לגלות, משיידרש לכך, את נתוני הוהות שלו, של הרכב ובעליו – הוחזר על כנו.

לכל אלה יש לחזור ולהוסיף כי גם בבית-המשפט השלום וגם בבית-המשפט העליון נקבע כי למערערת היתה מודעות מלאה לאירוע התאונה, כי היא הבינה היטב שנפגע אדם וידעה כי עליה להיעצר במקום התאונה ולהגיש עזרה לנפגע; אך בחרה להפר את החוק ביודעין²⁵.

השאלה המשפטית שעמדה בפני בתי-המשפט, כולל בית-המשפט העליון, בעניין אליאסף, היתה, איפוא, האם, במקרה שהתאונה אירעה שלא באשמתו של נוהג כלי-הרכב המעורב בתאונה, נתפסות אי-העצירה כדי לעמוד על תוצאותיה ואי-הגשת העזרה לנפגע בתאונה בגדר סעיף 64א(א) ו-(ב) לפקודה²⁶? או, שמא, נכנסות צורות אלה של התנהגות עבריינית תחת כנפי סעיף 62(7) לפקודה²⁷? בשלב זה, מציעים אנו להעלים עין מכך שסעיף אחרון זה דן בחובת העצירה בלבד – ולא בזו של הגשת

22 עניין אליאסף, בעמ' 215.

23 ולא ערערה על הזיכוי מן העבירה של גרימת מוות לפי סעיף 218 לפקודת החוק הפלילי, 1936.

24 עניין אליאסף, עמ' 219.

25 עניין אליאסף, בעמ' 220 מתוך פסק-הדין של השופט ח' כהן.

26 ראה את לשון הסעיף בהערת השוליים מס' 5 דלעיל.

27 ראה את לשון הסעיף בהערת השוליים מס' 3 דלעיל.

עזרה – כאשר מטרת חובה זו היא להבטיח את זיהוי כלירכב, נוהגיהם ובעליהם, שבגלל הימצאותם בדרך אירעה התאונה, ולא כדי לעמוד על תוצאותיה; ואילו התאשמה in rem – מערכת העובדות שיחסה לנאשמת – מתבטאת בכך שבתור מי שגרמה לתאונה, לא עצרה במקום התאונה כדי לעמוד על תוצאותיה דווקא, ובנוסף לכך גם לא הגישה עזרה לנפגע בה.

2. הערה מוקדמת. כדאי לחזור ולהדגיש, בבחינת הערה מוקדמת לדיונונו דלהלן, כי, בעוד שהעונש בגין העבירות לפי סעיף 64א(א) ו-(ב) לפקודה הינו מאסר חובה ובפועל לתקופה מכסימלית של 7 שנים או של 9 שנים, לפי העניין, העונש המירבי הצפוי בגין העבירות לפי סעיף 62 לפקודה הוא שנתיים מאסר בלבד. ובהקשר זה, לא למותר לציין כי כל היושבים במשפט, בערכאות השונות, בעניין אליאסף, התרשמו לא במעט מן הפער שבין חומרת העונשין שצפויים על-פי כל אחד מן הסעיפים האמורים. וכאן גוף ההערה: אמנם, הפער האמור בין העונשים גדול; אך אינו פחות בולט גם לעומת העונש הצפוי לנוהג כלירכב בשל עצם גרימת התוצאה הקטלנית, מתוך רשלנות. העונש המירבי בגין עבירה זו של גרימת מוות הינו מאסר שלוש שנים, שאינו חייב להיות בפועל דווקא; ואילו העונש המירבי בגין אי-הגשת עזרה לאותו קרוב, אף אם לא נפטר עקב התאונה, הוא מאסר חמש שנים, בפועל וללא ברירה. היה אולי טעם לטענה כי אין פרופורציה סבירה בין העונשים; אולם אין להתעלם גם מן השיקולים בעד עונש חמור יותר בגין העבירה של אי-הגשת עזרה לנפגע לפי סעיף 64א(ב) לפקודה. הרי תנאי מוקדם להיווצרות עבירה זו הוא שבשלב אי-העצירה או אי-הגשת העזרה כבר היה נוהג כלירכב מודע לחלוטין לכך שגרם לתאונת דרכים; בנוסף לכך, גם ידע או בנסיבות הענין היה עליו לדעת כי בתאונה עשוי היה להיפגע אדם, וזאת, הן אם אירוע התאונה עצמו היה ברשלנותו, והן אם לאו. בתנאים אלה, אי-העצירה במקום התאונה, הגוררת אחריה, מכוח המציאות, גם אי-הגשת העזרה לנפגע, מצביעה על התנכרות מודעת לחיי האדם, הגובלת, לפחות, בלא אכפתיות ושוויון נפש לגורלו. כלומר, יחס נפשי חמור יותר מאשר זה שהתלווה לגרימת התאונה עצמה, אפילו ברשלנות, ואפילו אם היתה התוצאה קטלנית. וזאת, הן אם אי-הגשת העזרה היא פועל יוצא מן הפחד להתפס במקום התאונה ומן הנטייה להימלט מאחריות בגינה, והן אם נוהג כלי הרכב חש את עצמו חף מכל אישמה בדבר אירוע התאונה וממילא גם אין הוא נתפס בכל חשש כאמור. בשני המקרים כאחד, מודעותו בפועל, כשלעצמה, של נוהג כלירכב לעצם גרימת התאונה, הן אם היה מודע והן אם רק יכול היה להיות מודע גם לכך שנפגע אדם באותה תאונה, מקנה לאי-העצירה ולא-הגשת העזרה חומרה מיוחדת. הרי אין תאונת דרכים שלא תעלה מיד את החשש שמא היו בה קרבנות. לכן, לא נפרזו אם נאמר כי אדם שגרם לתאונה, והוא מודע לאירועה וגם מודע או היה עליו להיות מודע לכך שאדם אחר עלול היה להיפגע, ולמרות זאת אינו עוצר כדי לעמוד על תוצאותיה ולהגיש עזרה במקרה הצורך, אדם כאמור, מגלה חוסר רגש אחריות אורחית מינימאלית ונכונות להפקיר חיי אדם לרצון הגורל, ובלבד שאת נפשו יציל²⁸. יתכן שיש כאן דיספרופורציה מסויימת בין עונשי המכסימום – עבור אי-הגשת

28 כדברי השופט ח' כהן בע"פ 471/68 יוסף נ' מר., פד"י כ"ב (2) 729, 731.

עזרה לפי סעיף 64א(ב) לפקודה ועבור גרימת מוות בתאונת דרכים רשלנית – ובמיוחד כאשר, בתי-המשפט רחוקים מאוד בהפעלת הדין מאותו מכסימום של 9 שנות מאסר הקבוע עבור העבירה הראשונה. יתכן שיש מקום לחיאום סביר יותר בין העונשים וקרוב יותר למידות העונשים שבתי-המשפט נוהגים בהם. אולם זהו עניין אשר, בעיקרו של דבר, על המחוקק ליתן עליו את דעתו, ואילו אנו דנים בשיבוץ הנכון של מעשה העבירה בלשון החוק; וזאת, בהתעלם מחומרת העונש הנקבע בגינה. ובכך נעבור מהערה מוקדמת זו, לגיתות פסק-הדין בעניין אליאסף.

3. גישת בית-המשפט העליון. פסק-הדין של בית-המשפט העליון נכתב על-ידי השופט עציוני תוך תוספת הבהרות מטעם השופטים ויתקון וח' כהן.
א. השופט עציוני מנתח את משמעות הביטוי "גרם לתאונה" האמור בסעיף 64א לפקודה, על דרך של אלימינציה.

1. ראשית, ובצדק, הוא שולל כליל כל התייחסות "למציאות גורם פיזי"²⁹, ומדגיש: אדם פוגע ברכבו בעמוד שבאי תנועה. "היעלה על הדעת, כי מישהו יאמר שהעמוד גרם לתאונה"? שואל השופט. כמובן שהתשובה השלילית מובנת מאליה. אולם, ניתן היה לפסח על השאלה; שכן, בתחום הפלילי, המושג "גרם" כרוך רק בגורם התנהגותי ואילו "עמוד", וודאי, אינו מסוגל להתנהג. אילו היתה נשאלת השאלה לגבי מי שהעמיד את העמוד על אותו אי תנועה, יתכן כי התשובה היתה שונה. יש להניח שהשופט עציוני ביקש לקבוע בכך, מבחינה מיטודית, את הגבול התחתון של התחום הקאוזלי הפלילי באמצעות הדגמת גורם שניצב בעליל מחוץ לתחום זה.

2. מוסיף השופט ושואל: או נהג הנהג לפי כל כללי נהיגה בכביש, ופתאום חוצה מכונית שבאה ממולו את הפס הלבן, עוברת למסלול של הנהג הראשון ומתנגשת במכונית – האם יעלה על הדעת לומר כי הנהג הראשון גרם לתאונה ולא השני? גם כאן תשובה בטוחה בפי השופט. אולם, אם חפזו מאשמה של הנהג הראשון מוציאה את התנהגותו מן הגורמים האחרים בפלילים לתאונה, עדיין אין זה בטוח כי מבחינת הערך הסיבתי, לצורך זה, של הגורמים שתרמו לתאונה, תהא נהיגתו של הנהג השני דווקא, זו ש"גרמה" לתאונה. שמא היא אירעה עקב תקלה פתאומית במכוניתו לאחר תיקון רשלני שנעשה במוסך? או תיגרר בוודאי לתוך מכלול הגורמים שתרמו לגרימת התאונה גם התנהגותו של בעל המוסך. ואם סטייתו של הנהג השני היתה תוצאה של תקלה בלתי צפויה במכונית, או תוצאה של תגובה רפלקטורית של נהג כלי-הרכב בגלל גורם בלתי צפוי, בשעת הנהיגה, הייתכן לגרוס כי כלל לא היתה "גרימה", מכיוון שאין כל אשם לתאונה? השאלה היא, לאיזה צורך בודקים את יחס הגרימה.

השלילה שבצירוף "גרם לתאונה" טמונה בחלקו השני, במלה "תאונה", שמשמעותה תקרית מלווה בנזק; ועדיין מדובר בהערכה שלילית מאטריאלית-אובייקטיבית בלבד, בגלל הנזק, ולא במתן ציון שלילי, מבחינה סובייקטיבית, להתנהגות, רק משום כך שהביאה לנזק. בשום פנים ואופן אין המושג "גרם" שבחלקו הראשון של הצירוף, העשוי להיות כרוך גם בתוצאות נעימות וחיוניות לבריות ולציבור כאחד, יכול,

29 עניין אליאסף, בעמ' 217.

כשלעצמו, להגדיר, ערכית, התנהגות פלונית. שכן, שעה שהמדובר באלמנט התנהגותי או בייקטיבי בלבד, שבלעדיו לא היתה מתרחשת תוצאה מסוימת – מויקה, בלתי משמעותית או מועילה, – אלמנט זה נתפס תמיד במושג "גרימה", ולא רק כאשר התוצאה היא מויקה. ואילו, לשם היווצרות אחריות פלילית – פרט, במובן מסויים, לאחריות המוחלטת³⁰ – נדרשת גם אשמה מסוימת, לפי העניין, בנוסף לאלמנט ההתנהגותי והתוצאה, בהם תלויה היווצרות ה-*actus reus* של העבירה. אולם – וכאן נקודה עקרונית מכרעת, לדעתנו – החובות לעצור במקום התאונה ולהגיש עזרה למי שנפגע בה, הקבועות בסעיף 64א(א) ו-64ב(ב) לפקודה, אינן כרוכות באחריות ליצירת התאונה עצמה, כלל ועיקר. ואלה הנימוקים הנורמטיביים המוליכים אותנו למסקנה זו:

— שם המעולה (ה-*verbum regens*), הבא להגדיר את מהות האלמנט התנהגותי שביסוד העובדות של שתי העבירות על החובות הללו, מוגבל ל"אי-עצירה" או ל"אי-הגשת עזרה". האלמנטים הנותנים שביסוד זה – כולל, כמובן, הנורמה האוסרת על כל אחת מהן – הם בבחינת גסיבות קיימות וקודמות להתנהגות האסורה, ולכן גם חיצוניות לה;

— בין גסיבות אלה, הרלוונטיות, כמובן, גם הן להתהוות העבירות האמורות, נסיבה אחת משותפת לשתי העבירות והיא – תאונה שנגרמה על-ידי עושה העבירה תוך נהיגה עובר להתנהגותו האסורה;

— בין אותן הנסיבות, נסיבה אחרת, הפעם אופיינית ונבדלת לכל אחת משתי העבירות – אפשרות פגיעה בנפש, או פגיעה בנפש, בהן עשויה היתה להתבטא או להתבטא התאונה;

— שתי העבירות כאחת הן מסוג העבירות של התנהגות גרידא, כלומר התנהגות איננה מותנית בתוצאה כלשהי;

— לשם היווצרות העבירה, דרוש, כתנאי מוקדם, שההתנהגות תהיה פרי יכולת בחירה בין קווי התנהגות חילופיים, כלומר שתקום לגביה מה שקוראים דרישת "הרציה"; ואילו ביחס לגסיבות הרלוונטיות, נדרשת מודעות בפועל לקיומן, אלא אם המחוקק מסתפק בפחות מזה, כלומר בקיום מודעות סבירה בלבד, או אף בחזקת מודעות^{30א}.

— מבחינה זו, נדרשת, לפי הוראות סעיף 64א(א) ו-64ב(ב) לפקודה, מודעות בפועל או סבירה לנסיבה האופיינית הנבדלת לכל אחת מן העבירות הללו, ואילו במה שנוגע לנסיבה המשותפת – גרימת התאונה – אין כל הוראה מפורשת בהגדרות העבירות; אולם, מדרישת המודעות בפועל או הסבירה, ביחס לנסיבה האופיינית הנבדלת, יש ללמוד כי מתחייבת תמיד מודעות בפועל מטעם נוהג כלי-הרכב לדבר גרימת התאונה; שכן רק מכוח עובדה זו ידע או היה עליו לדעת כי עשוי היה להיפגע אדם, או כי נפגע אדם; מובן, כי מודעות זו, עיתויה לאחר אירוע התאונה;

— לעומת זאת, אין כל דרישה של אשמה – לו אך בצורת רשלנות – ביחס לעצם גרימת התאונה, לשם התהוות העבירה הנ"ל.

לסיכום, לפי השקפה זו, שתי העבירות כאחת, מתבצעות בשלב התנהגותי אחד ויחיד,

30 כאשר קיימת חזקת אשמה שאיננה ניתנת לסתירה.

30א דעה שונה מזו מובעת במאמרו של ד"ר ד' ביי, "בעיות יסוד בעבירות של פגע וברח", עיוני משפט, ד (תשל"ו), עמ' 552.

והוא שלב אי-העצירה או אי-הגשת העזרה, כאשר להתנהגות זו התלוותה, בין היתר, כנסיבה קיימת וקודמת, התאונה שנגרמה עלידי בעל ההתנהגות. מבחינה מנטאלית, תנאי מספיק הוא שנוהג כלי-הרכב היה מודע לקיום נסיבה זו לאחר יצירתה ואין כל דרישה לאשמה בדבר עצם יצירתה.

רק הגורם כי המדובר בעבירה המתבצעת בשני שלבים התנהגותיים – האחד נהיגה שגרמה לתאונה והשני או אי-עצירה במקום התאונה כדי לעמוד על תוצאותיה (סעיף 64א(א) לפקודה), או אי-הגשת עזרה לנפגע בתאונה (סעיף 64א(ב) לפקודה), יראה בשלב הראשון חלק מן האלמנט ההתנהגותי המרכיב את ה-*actus reus* של העבירה, ולא נסיבה קיימת וקודמת לאלמנט זה; זאת, תוך הקדמת ההתנהגות האסורה לשלב הנהיגה עובר לאירוע התאונה.

השלב הראשון, המתבטא בנהיגה שגרמה לתאונה, מקנה לעבירה, באשר לשלב זה, אופי של עבירה תוצאתית. מכך, גם שינוי בעיתוי ואופיו של היסוד הנפשי הנדרש לשם התהוות העבירה, שינוי המתחייב מהקדמת האלמנט ההתנהגותי ומן האופי התוצאתי של חלקה הראשון.

באשר לשלב השני של ההתנהגות האסורה, מוגדר היסוד הנפשי הצמוד לה, בכל אחד משני הסעיפים הקטנים: מודעות בפועל או סבירה כי, בנסיבות הענין, או שעשוי היה להפגע אדם (ס"ק א), או שנפגע אדם (ס"ק ב).

לעומת זאת, בשלב הראשון, התוצאתי, של ההתנהגות, הבא לידי ביטוי בנהיגה שגרמה לתאונה, אין בשני הסעיפים הקטנים כל הוראה לענין היחס הנפשי הדרוש להיבט תוצאתי זה של ה-*actus reus*. מכאן, היתה מתבקשת אחת משתי המסקנות דלהלן:

— או שהנהיגה צריכה להיות מלווית *mens rea* דווקא, ביחס לתוצאה, לפי עקרון היסוד כי, בהעדר הוראה מפורשת בהגדרת העבירה לענין סוג היסוד הנפשי הדרוש לשם התהוותה, הכלל הוא שמתחייבת מחשבה פלילית³¹, ואין די ברשלנות;

— או, אם כלל זה אינו חל על העבירות לפי סעיף 64א לפקודה – וכנראה גם אין מציעים שיחול עליהן – אזי אין מנוס מן המסקנה כי העבירה כוללת בתוכה חלק שיש בו משום איסור מוחלט.

על כל פנים, מן הנמנע לגרוס כי המדובר בנהיגה רשלנית דווקא, שגרמה לתאונה, כפי שסבר השופט עציוני. שכן, גם סעיף 11(1) לפקודת החוק הפלילי, 1936, קובע מפורשות כי, לשם היווצרות עבירה של רשלנות, נדרשת הוראה מפורשת בהגדרת העבירה; והעדרות הוראה כאמור בסעיף 64א לפקודה איננה נתונה לפרשנויות.

נוסף על כך, הגירסה לפיה ההתנהגות המרכיבה את העבירות לפי סעיף זה מורכבת משני שלבים, מחייבת גם את היבלעות העבירה שנוצרה מן התאונה בתוך העבירות של אי-עצירה, או של אי-הגשת עזרה, כחלק אינטגרלי מהן. אבל איש לא העלה על הדעת כי, אילו היתה נהיגתה של המערערת בעניין אליאסף נהיגה ברשלנות, היתה נבלעת העבירה של גרימת מות הולכת-הרגל בתוך העבירות לפי סעיף 64א לפקודה, כחלק מהן. ואמנם, מאחר שסברו כי התוצאה הקטלנית נגרמה תוך נהיגה רשלנית,

31 ע"פ 156/58 ה"חמ"ג נ' חבב, פד"י י"ג 651, 659-660; ע"פ 128/61 צאנז נ' היהודים, פד"י ט"ז 841, 843; ע"פ 291/62 אבו רביע נ' היהודים, פד"י י"ז 2913, 2924.

הועמדה המערערת לדין גם בגין העבירה לפי סעיף 218 לפקודת החוק הפלילי, 1936, כעבירה נפרדת. כלום ניתן להתעלם מהיבט זה של הדברים?

אולם, למרות שגם לפי קונסטרוקציה זו, אין בסיס לדרוש נהיגה רשלנית דווקא לשם התהוות העבירות האמורות בסעיף 64(א) ו- (ב) לפקודה, הקונסטרוקציה, כשלעצמה, בטעות יסודה. ההתנהגות המרכיבה את ה-*actus reus* של שתי העבירות היא בעלת שלב אחד בלבד: או אי-עצירה במקום התאונה כדי לעמוד על תוצאותיה, או אי-הגשת עזרה לנפגע בתאונה; ואילו הנהיגה שגרמה לתאונה היא רק נסיבה קודמת להתנהגות זו, המתייבת מודעות לקיומה בלבד, ללא אשמה בדבר יצירתה. גישה זו הולמת גם את ההוראה הלשונית של המונח "גרימה" הכוללת "גרימה רעה וגרימה טובה, כלומר לא פושעת, גם יחד".³²

לא זו בלבד שאין חולקין על כך שבכל מקרה שבו לא נקבע במפורש בסעיף המגדיר את העבירה מה סוג היסוד הנפשי הנדרש להתהוותה, אין די ברשלנות לשם כך וגדרשת מחשבת פלילית דווקא; לא זו בלבד שאין חולקין על כך כי לשם היווצרות עבירה של רשלנות נדרש שיסוד הרשלנות יהיה אחד מן היסודות המפורשים בהגדרת העבירה דווקא; לא אלה בלבד, אף זו: כאשר ספר החוקים הפלילי שלנו קובע עבירה תוצאתית בה מוגדר האלמנט ההתנהגותי בלשון "גרם", הוא מיחס למונח זה את המשמעות הנייטרלית והאובייקטיבית ביותר. לכן, בדרך כלל, הוא גם רואה את הצורך להוסיף ולצרף אליו את סוג האשמה הנדרשת על מנת שהגרימה תצמידה את העבירה הספציפית. מדוע נוקט המחוקק בלשון "הגורם בזדון"?³³ כאשר אפילו היה הוא מסתפק במונח "גורם" בלבד, ממילא לא היתה מתהווה עבירה פלילית ללא "זדון", מכוח סעיף 11 לפקודת החוק הפלילי, 1936, ומכוח ההלכה הפסוקה כאמור? האם משום שהלשון "גרם" כוללת בתוכה, מטבעה, גרימה באשמה? אולם, ישיב הנשאל, אולי דייק המחוקק כדי לא להשאיר פתח לטענה כי המושג "אשמה" רחב מדי ויכול להתפרש גם כ"רשלנות", כאשר כל כוונתו היתה להגביל את האחריות הפלילית רק למקרים של גרימה מתוך זדון. אם כך הוא הדבר, יכול היה המחוקק לוותר על קביעת סוג היסוד הנפשי בעבירות של גרימה רשלנית ומדוע דווקא שם הגדיר אותו בצורה המפורשת והמפורטת ביותר?³⁴ התשובה שתופסת לגבי כל הסאלות היא: מכיון ש"המונח 'גרם', כשלעצמו, אינו מכיל שום אלמנט שלילי של רשלנות או אשם",³⁵ והוא משמש גם סיבות טובות וחיוניות המסובבות תוצאה פלונית. לכן, כדי להבחין גרימה נפשעת לעומת גרימה שאין בה אלמנט שלילי, מאפיינים את הגרימה באופן מפורש.

§ 3. למרות זאת, מנסה השופט עציוני לפרש את הצירוף "גרם לתאונה" גם פרשנות מילולית, במשמעותו הרגילה והפשוטה בלשון בני אדם, תוך נטיה בולטת לקבל — לו גם מכוח פרשנות זו בלבד — את גירסת בית-משפט השלום, לפיה, אם לא היתה למערערת כל אשמה באירוע התאונה הקטלנית, אזי אפשר לגרום כי לא היא אשר

32 כלשונו של השופט ח' כהן, בעניין אליאסף, בעמ' 221.

33 כגון הלשון הנקוטה בסעיפים 214(א), 214(ג), 226, 285 ו-328 לפח"פ; ואילו כאשר המחוקק רוצה לצמצם את תחולת הסעיף רק לגרימה בכוונה הוא מציין זאת בפירוש, כגון בסעיפים 187, 222(ב), 235(ג), 235(ה), 239, 240, 257 ו-304 לפח"פ.

34 כגון הלשון הנקודה בסעיפים 218, 243, 243א, 246 ו-247.

35 כדברי השופט ח' כהן בעניין אליאסף, סוף עמ' 220 — תחילת עמ' 221.

גרמה לה. אולם, אם נשאר לשופט ספק כלשהו באמיתות פרשנות זו – והוא מודה בספק זה – הוא מסיר אותו בנימוק המבוסס, לדעתו, בחוק החרות: הרי "המחוקק עצמו – קובע השופט – הבחין בין מקרה שנהג 'גרם' לתאונה ובין מקרים בהם מציאות המכונית היתה אחד מהנתונים ללא קשר לאשמת הנהג. גם במקרה אחרון זה הטיל המחוקק על הנהג אותה חובה שבסעיף 64א, ברם ללא אותו העונש החמור"³⁶.

וההבחנה נמצאת, כביכול, בסעיף 64א לפקודה, המתייחס לנהג ש"גרם" לתאונה, לעומת סעיף 62(7) לפקודה, המתייחס לנהג אשר בגלל "מציאות" מכוניתו קרתה התאונה, ותקנה 144 לתקנות המתייחסת לנהג שהיה רק "מעורב" בתאונה. "מהסעיפים הג'ל' אנו למדים – אומר השופט – כי המחוקק רצה להבחין בין מקרים שהנהג אשם בתאונה בגלל נהיגתו הרשלנית, כמו בסעיף 64א ולכן הוא הגורם לתאונה, ובין המקרים בהם היה רק מעורב בתאונה או..."³⁷.

עלינו להודות כי חיפשנו ולא מצאנו בסעיף 64א האמור מלה וחצי מלה שאכן תצביע על כך שהמחוקק רצה ליעד אותו למקרים שהנהג גרם לתאונה "בגלל נהיגתו הרשלנית" ובכך להגדיר את ה"גרימה", כגרימה בתיאשמה בלבד. כנראה שהשופט הושפע, במסקנתו, רק מן ההבדלים שבחומרת העונש.

48. מלבד אלה, תמוה בעינינו הפתרון אליו הגיע השופט, כי המערערת חייבת ליתן את הדין על-פי סעיף 62(7) לפקודה דווקא ולפי סעיף זה בלבד, המגדיר את העבירה של אי-עצירה במקום התאונה שאירעה בגלל מציאות כל-הרכב בדרך ושל אי-מסירת נתוני הוזהות של הרכב ונוהג; שכן ממה נפשך:

— במידה שנתייחס להאשמת המערערת באי-הגשת עזרה לנפגע בתאונה דרכים, אזי סעיף 62(7) לפקודה אינו נוגע כלל לעבירה זו; ואם החליט השופט, מנימוקים שעמו, כי אין לראות את המערערת כמי שגרם לתאונה, מן הדין היה לראותה, מאותם נימוקים, כמי שמעורב בתאונה, מקרה בו חלה התקנה 144(א)(1) לתקנות; ואם, משום מה, היה להוציא את המערערת גם מן המעורבות הרגילה בתאונה, דבר שאינו עולה אף מן הנימוקים הללו, עדיין קשה לשלול את העובדה המינימאלית כי המערערת, לפחות, עברה במקום תאונה דרכים ואז צריך היה להחיל את התקנה 146 לתקנות. על כל פנים, לא את סעיף 62(7) לפקודה, שאין בינו לבין העבירה של אי-הגשת עזרה ולא כלום.

— במידה שנתייחס להאשמת המערערת באי-עצירה במקום התאונה, אמנם גם סעיף 62(7) לפקודה דן בעבירה של אי-עצירה, אולם המערערת הואשמה בהפרת החובה לעצור במקום התאונה כדי לעמוד על תוצאות התאונה, כאשר ידעה כי נפגע בה אדם. עובדות אלה אינן הולמות את מערכת היסודות ההיפותטית לפיה עשויה להתהוות העבירה המוגדרת בסעיף 62(7) האמור. לפי סעיף זה, מתחייב בעבירה מי אשר לא עצר את רכבו במקום התאונה ואינו מגלה, כשנדרש לכך, את הנתונים לזיהוי ולזיהוי הרכב שבגלל מציאותו בדרך אירעה התאונה. לא במעשה המגלה עובדות אלה הואשמה המערערת! ובכן, סעיף 62(7) לפקודה לא יכול היה לשמש אכסניה לעבירות בהן הואשמה המערערת, בוודאי לא לעבירה של אי-הגשת עזרה ואף לא לעבירה של אי-עצירה.

36 עניין אליאסף, בעמ' 218.

37 עניין אליאסף, שם.

ב. השופט ויתקון מסכים ללא כל הסתייגות לפסק-הדין של השופט עציוני ומציג גם הוא את השאלה באיזו נורמה נתפסת ההתנהגות העבריינית של המערערת בעניין אליאסף, כאשר כוונתו הברורה של השופט, באשר למעשה העבירה, להפרת החובה של נוהג כלי רכב להגיש עזרה לנפגע בתאונת דרכים:

— האם בסעיף 62(7) לפקודה, לפיו די בכך שהתאונה אירעה בגלל "מציאות" רכבו של הנהג בדרך?

— האם בתקנה 144 לתקנות, לפיה די ב"מעורבות" נוהג כלי-הרכב בתאונה שכתוצאה ממנה נפגע אדם?

— או שמא בסעיף 64א לפקודה, אשר "לצורך העבירה המיוחדת בחומרתה"³⁸, המוגדרת בו, חייב מבצעה להיות נוהג כלי הרכב שתוך נהיגה "גרם לתאונה"?

קל להבחין כי השופט מתייחס לחיקוקים הנ"ל רק לפי ייחוד הוויכוח של נוהג כלי-הרכב לתאונה, אולם ללא כל הבחנה בדבר סוג התובנה — לעצור או להגיש עזרה — המוטלת עליו, המוסדרת בהם; ואם נתייחס לתובנה לעצור בלבד, מציג השופט את שא-לותיו, גם ללא כל הבחנה בייחוד המטרה שלשמה הונהגה התובנה. כלומר, ללא התייחסות לכל העובדות הרלוונטיות לשם התהוות העבירות השונות, המוגדרות באותם חיקוקים. ובכן, לאחר שהוא מציג גם את השאלה הנוספת "מה נגיד למשל במקרה של נהג שעצר רכבו כדי לפגוע רמזור ונהג רכב אחר לא עצר ונכנס לרכבו מאחור ודחף אותו קדימה וגרם על-ידי כך לדריסת הולך-רגל שעבר מלפני הרכב העומד"³⁹, עונה השופט בעצמו וממש בהמשך: "ברור שלא לנהג של הרכב הזה התכוון המחוקק בסעיף 64א, אף כי ניתן לומר שמבחינת פיוּת גם הוא 'גרם' לתאונה... ומכאן שרק 'גרימה' במשמעותה הרלוונטית מבחינה משפטית היא אשר מצדיקה את הפעלתו של אותו סעיף"⁴⁰. לכן, הוא מצטרף לדעתו של השופט עציוני, כי הגרימה צריכה להיות ברשלנות; ובכך מסתיימת תוספתו לפסק-הדין, מבלי לבדוק אם פרטי המעשה שיוחס למערערת אמנם הולמים את החיקוק שהוחל.

קשה לנו לרדת לסוף הקשר בין המשל דלעיל, שהובא בידי השופט, לבין המסקנה שהוסקה ממנו. הרי, כאמור, בתחום הפלילי — אם לא בתחום המשפט כולו — אין כל ערך סיבתי עצמאי אלא לגורמים התנהגותיים העונים גם לדרישת "הרציה". כלום ניתן להגדיר את העצירה וההמתנה כדין בפני הרמזור, של הנהג הראשון, כגורם מסוג זה ביחס לדריסת הולך-הרגל? רק לאחר מתן תשובה חיובית לשאלה זו, אפשר היה לבדוק אם יש בו, באותו גורם, משום אלמנט שלילי של רשלנות, ואם לאו. אולם, אין חולק על הקביעה כי רק הדחיפה קדימה של רכבו של הנהג הראשון, על-ידי הנהג השני תוך נהיגה ברכב אחר, היא אשר הביאה לתאונה הקטלנית. בדחיפה זו לא היתה לנהג הראשון כל תרומה התנהגותית, ואף לא כל יכולת בחירה; לכן, אין גם כל מקום להעריך את תרומתו לאירוע התאונה, לא כשלילית ולא אחרת; ולכן, עם כל הכבוד, גם אין אנו רואים כל קשר בין המשל לבין המסקנה שהוסקה ממנו כי רק גרימה שיש בה משום אלמנט שלילי של רשלנות מהווה "גרימה" לצרכי התהוות העבירות לפי

38 עניין אליאסף, בעמ' 219.

39 עניין אליאסף, שם.

40 עניין אליאסף, בעמ' 219–220.

סעיף 64א לפקודה. הרי, בכל הנוגע לנהג הראשון, לא היה, כאמור, שום אלמנט התנהגותי פרי יכולת בחירה בין קווי פעולה אלטרנאטיביים, שתרם לאירוע התאונה. אולי דווקא זה המבחן לאיבחון "המעורבות" בתאונה הגוררת אחריה הפעלת התקנה 144(א)(2) לתקנות, בהבדל מהיעדר כל מעורבות הגורר אחריו הפעלת התקנה 146 לתקנות, ובהבדל – והוא העיקר – מ"הגרימה" הטומנת בחובה אלמנט התנהגותי רצוני, כנסיכה קודמת דרושה לשם התחזות העבירות על-פי סעיף 64א לפקודה.

לעומת זאת, אפילו היתה נהיגתו של הנהג השני נקיה מכל אשמה, די בכך שהיא נותנת ביטוי להתנהגות רצונית, כדי לראותו כמי "שתוך נהיגה גרם לתאונה", כלשון סעיף 64א לפקודה. ולעניין העבירות לפי סעיף זה, אין אנו רואים מדוע לא חוטל על נהג כל-י-רכב, המודע לכך שגרם לתאונה וגם היודע או שהיה עליו לדעת כי עשוי היה להיפגע אדם, החובה האלמנטרית, האנושית והאזרחית, לעצור ולהגיש עזרה לנפגע, ללא הבחנה אם הנהיגה בה גרם לתאונה היתה ברשלנות או שלא ברשלנות. ג. לעומת השופט ויתקון, גורס השופט ח' כהן כי המונח "גרימה" גם גרימה שלא ברשלנות במשמע ואין דבוק בו בהכרח כל אלמנט שלילי של אשמה. לכן, אילו עמד סעיף 64א לפקודה לבדו, ניתן היה לפרש את ה"גרימה" האמורה בו "ככוללת גרימה רעה וגרימה טובה, כלומר לא-פושעת, כאחד".⁴¹

ואולם, לפני שהוסף סעיף 64א לפקודה כבר היה קיים סעיף 62(7) לפקודה, ומאחר שהשאיר המחוקק בתוקף סעיף אחרון זה על אף הסעיף החדש, סיבר השופט כי יש לפרש את שני הסעיפים באופן שיהיו משלימים זה את זה. וזו ההשלמה ההדדית בלשון השופט:

"מידות העונשים שנקבעו לנהג שגרם לתאונה מכאן [סעיף 64א] ולנהג שבגלל מציאות רכבו בדרך אירעה תאונה מכאן [סעיף 62(7)], מלמדות שהנהג שגרם לתאונה ואינו עוצר וכו' הוא בעיני המחוקק הפושע הראוי לעונש חמור, ואילו הנהג שבגלל מציאות רכבו בדרך אירעה תאונה ואינו עוצר, הוא בעיני המחוקק עברייני שאינו ראוי לעונש כה חמור".⁴²

מכאן, גם מסקנתו ההלכתית של השופט ח' כהן, בזה הלישון:

"נמצא שהנהג שגרם לתאונה צריך היה להיות אשם במעשה או מחדל של רשלנות, ואילו הנהג שבגלל מציאות רכבו בדרך אירעה תאונה יכול והיה חף מכל אשם".⁴³ באשר ליעוד תקנה 144 לתקנות, אין השופט ח' כהן רואה טעם להתעכב על שילוב תפקידה במערכת תפקידי הנורמות המתייחסות לחובת העצירה במקום התאונה וחובת הגשת עזרה לנפגע בה, מן הטעם שאותה תקנה היא בבחינת חקיקת-משנה. וכעת לגישת השופט עצמה, כלום ישוני שבין חומרת הדין עבור העבירות לפי סעיף 64א(א) ו-(ב) לפקודה, לבין זו עבור העבירה לפי סעיף 62(7) לפקודה עשוי להיות מבחן כדי להבחין בין עבירות אלה לעבירה זו מבחינת המבנה הפנימי, על יסודותיו המרכיבים אותו?

האם, מפאת אותו שוני, מותר להוסיף ללישון הפשוטה והמפורטת של הגדרת העבירה ולקרוא במקום "נהג רכב שתוך נהיגה גרם לתאונה" – "נהג רכב שתוך נהיגה רשלנית

41 עניין אליאסף, בעמ' 221.

42 עניין אליאסף, שם.

43 עניין אליאסף, שם.

גרם לתאונה? וזאת לאחר שגורסים כי המונח "גרם", כשלעצמו, אינו מכיל שום יחס נפשי שלילי של אשמה וכך גם המונח "תאונה" שניתן לגרום לה הן באשמה והן באקראי גרידא.

האמנם מותר היה להחיל את סעיף 62(7) לפקודה במקום 64א(א) לפקודה תוך התעלמות מן הייחוד השונה של המטרה שלשמה הוקמו חובות העצירה בשני סעיפים אלה, ותוך התחשבות רק בזיקה השונה לתאונה בה נפגעה הולכת הרגל? וזאת כאשר גם ייחוד המטרה וגם זה של הזיקה האמורה מהווים, באותה מידה, יסוד מיסודותיה המפורשים של העבירה? כלום אין זו התעלמות גמורה מהגדרתה החוקית של העבירה? היכן נעלמה ההרשעה בעבירה של אי-הגשת עזרה לנפגע, בה הואשמה והורשעה המערערת בבית-המשפט המחוזי, אם אכן אין חולקין כי סעיף 62(7) לפקודה אינו מכסה את העבירה האמורה?

ולבסוף, מדוע נפסלה כליל תחולת חקיקת המשנה בנדון, אף בדבר חובת נוהג רכב שלא היתה לו כל נגיעה לאירוע התאונה, אולם, במקרה, עבר ברכבו במקום ובזמן אירועה? הרי לאחריות בגין הפרת חובה זו אין כל אחריות מתחרה בחקיקה הראשית? 4. סיכום ביקורתי. במידה שיש לאמור לעיל על מה שיסמוך, קשה למצוא בחוק בסיס משכנע לפסק-הדין של בית-המשפט העליון בעניין אליאכא. והרי עיקר הנימוקים לדעתנו זו:

א. סוג העונש וחומרתו אינם יסודות קונסטיטטיביים של העבירה, ולכן אין הם יכולים להוות מבחן להבחנה בין עבירות המוגדרות בחקיקים שונים; רק היסודות הקונסטיטטיביים הרלוונטיים להיווצרות כל אחת מהן והחסרים בהרכב הגותיות מהווים מבחני איבחון של כל עבירה ועבירה ומקנים לה קיום עצמאי.

ב. אין עבירה בעלמא, על החובה לעצור במקום בה אירעה תאונת דרכים ועל החובה להגיש עזרה למי שנפגע בה, המוטלות על נוהג כלירכב הנע בדרכים הציבוריות. כאמור בפתח דברינו, עבירות אלה נבדלות ומאובחנות על-פי יסודות קונסטיטטיביים הכרוכים בסוג החובה – של עצירה או של הגשת עזרה – המוטלת על נוהג כלירכב כאמור, בייחוד זיקתו לתאונה שאירעה ובייחוד המטרה שלשמה נוצרה החובה.

ג. שלוש העבירות על החובה לעצור – לפי סעיף 64א(א) לפקודה, סעיף 62(7) לפקודה ותקנה 144(א)(1) לתקנות, עומדות, כל אחת, כעבירות ברשות עצמן, מכוח יסודות רלוונטיים שונים ונבדלים מבחינת ייחוד זיקתו של נוהג כלי הרכב לתאונה וייחוד המטרה שלשמה הוקמה החובה לעצור; זאת, למרות, האלמנט ההתנה-גותי השווה המתבטא באי-עצירה. העבירות הללו אינן יכולות להוות, איפוא, תחליף, זו לזו, ביניהן; הן יכולות רק להצטרף זו לזו, במידה שהיסודות האופייניים להן מתקיימים, ולהצמיח אחריות מקבילה בגין כל אחת בנפרד.

ד. נוסף על כך, גם הפרת החובה להגיש עזרה מצמיחה עבירה פלילית, בהתאם לזיקת נוהג כלירכב לתאונה: "בלתי מעורב" בה, "מעורב רגיל" או מעורב בבחינת "גרם לתאונה". ברור כי העבירה על חובת העצירה אינה יכולה להוות תחליף לזו על חובת הגשת עזרה. לדעתנו היא עשויה רק להיכלע בה, כאשר, כאמור לעיל, קיים קשר פונקציונאלי בין שתי החובות.

ה. מבחינת חובת העצירה, פרטי המעשה שיוחס למערערת בעניין אליאכא

יכולים להצביע על עבירה לפי סעיף 64א(א) לפקודה, בלבד; שכן, מבחינת ייחוד המטרה שלשמה הוקמה החובה, לא הואשמה המערערת בכך שלא עצרה את רכבה לצורך מסירת נתונים (כאמור בסעיף 62(7) לפקודה), ואף לא בכך שלא עצרה כדי לאפשר את חקירת נסיבות אירוע התאונה בה היא היתה מעורבת (כאמור בתקנה 144(א)(1) לתקנות). אי-העצירה הוצמדה, בעניין אליאסף, למטרה לעמוד על תוצאות התאונה בלבד, כפי שדורש רק סעיף 64א(א) לפקודה. לכן, אפילו היה מקום לזכות את המערערת מן העבירה לפי סעיף זה, מפאת הפירוש שניתן לביטוי "גרם לתאונה", אין להרשעה, תחת זיכוי זה, בעבירה לפי סעיף 62(7) לפקודה, כל בסיס בפרטי המעשה שיוחס למערערת. וודאי לא היה מקום לפרש את הביטוי "גרם לתאונה", כאילו כולל גרימה רשלנית בלבד, רק כדי ליצור את ההבחנה מבחינת יסודות העבירה, בין העבירה לפי סעיף 64א(א) לבין זו לפי סעיף 62(7) לפקודה. שכן החפיפות בין החיקוקים ממילא נמנעת מפאת יסודות נבדלים אחרים.

ו. אולם המעשה שיוחס למערערת בעניין אליאסף כולל פרטים מהוויים עבירה גם על החובה להגיש עזרה לפי סעיף 64א(ב) לפקודה. ואכן, היא הואשמה גם בה, מלבד האשמה בעבירות אחרות, בפני בית-משפט השלום⁴⁴, ואם היא זוכתה בבית-משפט זה מכל העבירות לפי סעיף 64א לפקודה⁴⁵ — כולל זו של אי-הגשת עזרה לנפגע בתאונה — אין ספק שהמדינה ערערה על הזיכוי מכל "העבירות לפי הסעיפים 64א(א) ו-6(ב)", כפי שמציין בית-המשפט העליון מפי השופט עציוני⁴⁶, וכי בית-המשפט המחוזי "קיבל את ערעורה, בהיותו סבור שסעיפים אלה חלים גם כשהתאונה נגרמה ללא אשמת נהג הרכב"⁴⁷. כתוצאה מכך, דן בית-המשפט המחוזי את המשיבה בפניו בשל שתי העבירות — של אי-עצירה ושל אי-הגשת עזרה. ואילו בערעור לפני בית-המשפט העליון, הושמט, משום-מה, כל דיון לגבי העבירה השנייה וההרשעה שהחזרה על כנה מתייחסת למעשה הראשון בלבד⁴⁸. שמא משום שהביטוי "גרם לתאונה", פרשנותו גרם לתאונה מתוך נהיגה רשלנית ובהעדר רשלנות בנהיגת המערערת, נשמטה ממילא הקרקע מתחת לעבירה לפי סעיף 64א(ב) לפקודה ולכן אין מקום להתייחס אליה במפורש? יחד עם זאת, אין ספק כי אי-הגשת העזרה בניגוד לסעיף זה איננה נתפסת באי-העצירה בניגוד לסעיף 62(7) לפקודה, כך שלא באה כל החלטה מפורשת של בית-המשפט העליון תחת ההרשעה האמורה בבית-המשפט המחוזי לפי סעיף 64א(ב) לפקודה.

אין זה היבט פרוצידוראלי-פורמאלי, גרידא, של הבעיה. שכן, אפילו היתה נחשבת המערערת כמעורבת רגילה בתאונה — ולא כמי שגרם לתאונה — היתה מוטלת עליה החובה להגיש "לכל אדם שנפגע באותה תאונה עזרה מתאימה, שביכולתו להגיש באותן נסיבות, לרבות העברת הנפגע לתחנת עזרה ראשונה..." כפי שכתוב בתקנה 144(א)(2)

44 עניין אליאסף, בעמ' 214 מול אות השוליים ז'.

45 עניין אליאסף, בעמ' 215, מול אותיות השוליים א' ו-ב'.

46 עניין אליאסף, מול אות השוליים ז'.

47 עניין אליאסף, שם.

48 עניין אליאסף, בעמ' 219, מול אות השוליים ג'; הרי סעיף 62(7) לפקודה מתייחס לאי-עצירה בלבד. ראה נוסח ההוראה בהערת השוליים מס' 3 דלעיל.

לתקנות⁴⁹. לא זו אף זו. אפילו היתה נחשבת המערכת מחוץ למעורבות כלשהי בתאונה, אלא סתם נוהגת כלירכב שעברה במקום התאונה, עדיין היתה מוטלת עליה החובה להגיש אותה עזרה, לפי הוראות התקנה 146 לתקנות⁵⁰; והפרת חובות אלה – גם היא וגם זו – מהווה עבירה פלילית מכוח סעיף 68 לפקודה⁵¹.

אולם, בין אם מתייחסים להיבט זה של הבעיה ובין אם לאו, מוקד הדיון נשאר בעינו והוא: האם משמעות הביטוי "גרם לתאונה" אמנם "גרם לתאונה מתוך רשלנות?"

ז. לא למותר לשוב ולציין כי השופט חיים כהן אומר במפורש כי "המונח 'גרם', כשלעצמו, אינו מכיל שום אלמנט שלילי של רשלנות או אשם, והוא משמש גם לנסיבות טובות וחיוניות המסובבות תוצאה פלונית"⁵². ואילו עמד סעיף 64 לפקודה בפני עצמו, כך היה לפרשו, גורס השופט. אבל מאחר ש"אין סעיף 64 עומד לבדו"⁵³, מוכן השופט להוסיף ללשון החוק ולצמצם את מושג ה"גרימה" רק לגרימה פושעת. למעשה, זה היה השיקול המכריע שעמד מאחורי הפרשנות שנקטו גם יתר השופטים, אמנם, בלשון פחות מפורשת. אולם, אפילו היתה דרך פרשנות זו מותרת ללא התערבות המחוקק, אין לו, לשיקול העומד מאחוריה, יסוד משכנע; שכן, גם ללא התוספת האמורה, עומד סעיף 64(א) לפקודה לבדו דווקא, מבחינת הייחוד המפורש של המטרה שלשמה הוקמה החובה שבסעיף זה – "כדי לעמוד על תוצאות התאונה".

לכן, נראה לנו נכון פסק-הדין של בית-המשפט המחוזי דווקא, בעניין אליאסף, ולא זה של בית-המשפט העליון. אולם, תוך הסתייגות אחת: אם, אמנם, התחייבה המערכת בעבירה של אי-הגשת עזרה לנפגע לפי ס"ק (ב) לסעיף 64 לפקודה, עבירה זו סופגת בתוכה גם את הפרת החובה של עצירה כדי לעמוד על תוצאות התאונה, לפי ס"ק (א) לאותו סעיף, מפאת הקשר הפונקציונאלי בין חובה זו, לבין החובה האמורה בס"ק (ב).⁵⁴ קושי נוסף. אבל הקונסטרוקציה המוצעת על-ידי בית-המשפט העליון בעניין אליאסף מעוררת קושי נוסף.

נפסק כי "גורם" לתאונה, רק נוהג כלירכב אשר תוך נהיגה רשלנית גרם לתאונת דרכים וזה אחד התנאים בהם תלויה התחייבות בעבירות האמורות בסעיף 64 לפקודה. המחוקק קבע אחריות פלילית מודרגת עבור אי-הגשת עזרה על-ידי נוהג כלירכב, בהתאם לזיקת נוהג כלירכב לתאונה בה נפגע הזקוק לעזרה. אם הוסיף המחוקק על האחריות של נוהג כלירכב שסתם עבר במקום בו אירעה תאונה מבלי שתהיה לו כל מעורבות בה, את האחריות הרובצת על נוהג רכב מעורב בתאונה, ועל שתי צורות אלה הוסיף גם את האחריות החמורה בהרבה הנשקפת לנוהג רכב שגרם לתאונה, אין כל ספק כי מטרתו הראשונה במעלה של המחוקק היתה להשיג את הפונקציה המרתיעה, המניעתית והחינוכית של החוק הפלילי, המחייב, בדרגות שונות של הדגשה, לפי חומרת העונש, למלא אחרי החובה הטמונה באיסור. לכן, שורת הדין מחייבת שאדם יהיה מסוגל, בשעה שבה נוצרה החובה, לעמוד על

49 ראה את הנוסח המלא של התקנה בה"ש 1 לעיל.

50 עניין אליאסף, שם.

51 ראה את נוסח הסעיפים בה"ש 2 ו-3 לעיל.

52 עניין אליאסף, שם.

53 עניין אליאסף, שם.

מהות חובתו ולהתנהג בהתאם, עם כל הכרוך בדבר. אם נאמר אחרת, אין כל טעם לגיוון האמור כל העבירות הנ"ל ושל האחריות בגינו, מבחינת הפונקציה המניעתית של הדין הפלילי.

נחזור כעת לאחריות הפלילית בגין אי-הגשת עזרה בתנאים האמורים בסעיף 64א לפקודה. אם דרוש שהגרימה לתאונה תהא תוצאה של נהיגה רשלנית דווקא, כיצד מסוגל לדעת נוהג כלי-הרכב, ממש עם הגרימה לתוצאה, אם מוטלת עליו החובה להגיש את העזרה לנפגע מכוח סעיף 64א דווקא ואם לאו, בהתאם לאירוע התאונה ברשלנותו או שלא ברשלנותו? לפי הערכתו הוא? ואם יגיע בית-המשפט, לאחר מכן, להערכה שונה מזו? כלום, תמיד מסוגל אדם, מבחינה שכלית ורגשית, ברגע שהוא גורם לתאונה ואף מודע לכך, להעריך את טיב נהיגתו שהביאה לתאונה? טול לדוגמא את המערערת בעניין אליאסף. בראשית שורותינו אלה הבאנו מובאה מעדותה היא בפני בית-המשפט. היא הכירה והודתה בכך שהבינה כי אירעה תאונה וכי מיהו נפגע בה; אבל לא יותר. היא לא יכלה להעריך אם התאונה אירעה בגלל נהיגתה הרשלנית או מאשמתה הבלעדית של הולכת הרגל – הקרבן, ולמזלה, בדיעבד, נפסק כי היא היתה חפה מכל פשע ביחס לאירוע התאונה ולתוצאה הקטלנית. אבל לפי מה יכלה היא לדעת, מיד עם קרות התאונה, שעליה להגיש עזרה, עם כל המשתמע מן החיקוקים השונים הקובעים חובה זו כשלא תקיים אותה? המצב לגבי העבירה של אי-עצירה במקום התאונה כדי לעמוד על תוצאותיה, לפי סעיף 64א(א) לפקודה, אינו שונה.

גם משום כך אין לדרוש נהיגה רשלנית דווקא, עובר לתאונה, כתנאי הכרחי לשם התהוות העבירות לפי סעיף 64א לפקודה; די בסתם מודעות לדבר אירוע התאונה.

6. האסמכתאות שהובאו בעניין "אליאסף" ראוי לציין כי בעניין אליאסף מאוזכר ע"פ 168/71 – שלא נתפרסם – בו הורשע הנאשם בעבירות על-פי סעיף 64א(א) ו-(ב) לפקודה, למרות שזוכה מן העבירה לפי סעיף 218 לפקודת החוק הפלילי, 1936, בכך שתוך נהיגה רשלנית גרם לתאונה קטלנית. השופט עציוני אינו רואה עצמו כבול לפסק-דין זה של הגשיא (אגרנט), מאחר שהערעור כיוון כלפי קולת העונש⁵⁴ ולכן, כנראה, אין פסק-הדין רלוונטי לעניין ההרשעה.

לא למותר להביא, תחילה ובקיצור, את עובדות המקרה: בשעה מאוחרת של הערב ירד קרבן התאונה ממכונית טנדר במקום שממול ביתו. אותה שעה באה מונית, נהוגה בידי המשיב בע"פ 168/71, מהכיוון הנגדי ופגעה במנוח שחצה את הכביש. המשיב עצר כדי לברר מה קרה, הבחין בנפגע, הוריד את פנס המכונית, הקדמי השמאלי, שנשבר תוך החבטה, כיבה את אורות הפנסים האחוריים, הרגיע את הנוסעים במונית באמרו שלא קרה מאומה והמשיך מיד בדרכו. לעומת זאת, כששמעו הנוסעים במכונית הטנדר את רעש התאונה, חזרו במכונית זו אל מקום התאונה, אספו את הקרבן, הביאוהו לבית-חולים, שם התברר שהוא כבר נפטר.

בערכאה הראשונה, זוכה הנאשם מן הנהיגה הרשלנית שהביאה לתוצאה הקטלנית, בגלל חוסר הוכחות בדבר רשלנות מצד הנאשם; ואילו בעבירות לפי סעיף 64א(א) – אי-עצירה – ולפי סעיף 64א(ב) – אי-הגשת עזרה לנפגע – הורשע הנאשם ונגזר עליו

54 עניין אליאסף, בעמ' 216 לפני אות השוליים א'.

עונש. הנאשם לא הגיש כל ערעור ואילו המדינה הגישה ערעור על קולת העונש, אך לא על הזיכוי האמור.

וכעת לעניין המשפטי. בגזר דינו, התחשב בית-המשפט המחוזי במספר נסיבות מקילות, ביניהן הראשונה, " (1) המשיב לא נמצא אשם ברשלנות שהביאה לתאונה"⁵⁵. למרות זאת, לא ראה בכך בית-משפט זה כל מניעה להרשיע את הנאשם בעבירות לפי הוראות סעיף 64א(א) ו-(ב) לפקודה. אמנם, עד כאן גישתו של בית-המשפט המחוזי בלבד; אולם, בבית-המשפט העליון, בבואו לדון במדיניות הענישה על העבירות הללו, מאמץ הנשיא (אגרנט) את השקפתו של השופט ח' כהן בע"פ 471/68⁵⁶, וקובע, תוך הסתמכות כאמור, כי יש למצות את כל החומרה שבהוראות הנ"ל נגד "נהגים הגורמים לתאונה, בה נפגע אדם – ואין נפקא מינה אם גרמו לתאונה ברשלנותם או שלא ברשלנותם" – ומיד לאחר מכן מפקירים את הקרבן ובורחים מן המקום..."⁵⁷. הנשיא מתייחס במפורש ובייחוד להפעלת הוראות סעיף 64א לפקודה – ולא של הוראות אחרות – על אף שהתאונה נגרמה שלא מתוך נהיגה רשלנית. אמנם, הוא אמר את הדברים הללו כ- ratio ביחס למידת העונש שצריך היה להטילו, אבל, בכך, נשארים הדברים כ- ratio, מקל וחומר, לגבי ההרשעה עצמה. שכן, חייבים להסכים לכך שאם ה- ratio פוסלת את ההרשעה לפי סעיף מסוים, היא פוסלת מניה וביה גם קביעת העונש לפי הוראות אותו סעיף; הלא באין לגיטימציה להרשעה לפי סעיף נתון, אין גם כל בסיס לדון בקביעת העונש לפיו⁵⁸.

לא זו אף זו. כאשר בא הנשיא לבדוק באיזו מידה ובאיזה כיוון, קונקרטיים, יש להחמיר את העונש הקל מדי שהוטל על המשיב, קובע הנשיא בכל זאת, תוך הסכמה מלאה מטעם שני השופטים הנוחרים שישבו בדיון בבית-המשפט העליון, כי,

"פועלות לטובתו [של המשיב] העובדות, כי הגרם לתאונה לא היה נעוץ ברשלנות כלשהי מצד המשיב (להבדיל מרוב המקרים האחרים, שהוזכרו לעיל) וכי מחדלו של המשיב לא הוא שהשפיע על הרעת מצבו של הנפגע ומנע את הצלתו ממוות"⁵⁹.

לא תיתכן, לדעתנו, הכרה מפורשת יותר בכך שסעיף 64א חל גם כאשר התאונה נגרמה שלא ברשלנות. שכן, אחרת, כאמור, במקום להכיר בגרימה כזאת כנסיכה מקילה, חייב היה בית-המשפט העליון לזכות את המשיב מן העבירות לפי סעיף זה, למרות שהערעור היה על קולת העונש.

ואמנם, בתחילת הדיון בערעור, לא ראה עצמו הנשיא מגוע מלהעיר כי הרשעת המשיב בעבירה של אי-עצירה לפי סעיף 64א(א) לפקודה אין לה על מה שתסמוך;

55 כאמור בפסק-הדין של בית-המשפט העליון בע"פ 168/71.

56 גאסן בן מופיק יוסף נ' מ.י. וערעור שכנגד, פד"י כ"ב (2) 729.

57 המובאה שבתוך הציטוט היא מפסק-דינו של השופט ח' כהן בע"פ 471/68 נאמן בן מופיק יוסף נ' מ.י. וערעור שכנגד, פד"י כ"ב (2) 729, 731.

58 כמוכן, פרט למקרים שאליהם מתייחסים סעיפים 166 ו-196 לחוק סדר הדין הפלילי, תשכ"ה-1965, כאשר בית-המשפט מוסמך להרשיע בעבירה שונה מזו בה הואשם הנאשם בכתב האישום או מזו שהורשע בה בערכאה הקודמת, אולם חייב לקבוע עונש שאינו חמור מזה שאפשר היה להטיל, אילו הוכחו העובדות כפי שנטענו בכתב האישום. זוהי הגבלה פרוצדוראלית גרידא שאין בינה לבין דיונונו ולא כלום.

59 לכן השאירו את עונש המאסר בעינו והעלו את תקופת הפסילה מהחזיק ברשיון נהיגה לעשר שנים.

"שהרי העובדות שתוארו לעיל מראות שאכן, הוא יעצר במקום התאונה... כדי לעמוד על תוצאות התאונה." ⁶⁰ "אולם – מוסיף וקובע הנשיא – די לי בהרשעה בעבירה הנזכרת בפסקה (ב)... כדי להסיק שהערעור של המדינה על קולת העונש הוא מוצדק". כלומר, אפילו כאשר בית המשפט העליון דן בערעור כלפי קולת העונש בלבד, אין הוא מתעלם מן השאלה אם ההרשעה היא כדין. ואילו היה גורס בית המשפט העליון, בע"פ 168/71, כי נהיגה שלא ברשלנות שוללת את אפשרות החלת סעיף 64א(ב) לפקודה בגין אי-הגשת עזרה לנפגע בתאונת דרכים, היה מנוע מלבדוק את שאלת התאמת העונש שהוטל לחומרת העבירה שבוצעה, לפי הקריטריונים העונשיים של סעיף זה, כאמור. שכן, לפי גישה זו, בוצעה עבירה אחרת, לפי סעיף אחר, הקובע גם קריטריונים עונשיים שונים.

קשה לנו, איפוא, להסכים לדעתו של השופט עציוני כי דברי הנשיא בע"פ 168/71 "נאמרו אגב אורחא ולא היו צריכים להכרעת הדין" ⁶¹, ולכן "לאור הדברים האלה חופשיים אנו להתירחם לבעיה, כאילו טרם הוכרעה" ⁶², כדברי השופט. לא התייחסנו, ישירות, לפסק-דינו של השופט ח' כהן בע"פ 471/68 ⁶³, שכן, שם, הורשע הנאשם גם בשל נהיגה רשלנית שגרמה לתאונה, ולא בעבירה לפי סעיף 64א לפקודה בלבד ⁶⁴.

De lege ferenda .V

השורות דלעיל עוררו בליבנו הרהורים אחדים גם מבחינת החוק הרצוי.

א. מתבקשת יצירת עבירה כללית – העשויה להתבצע לאו דווקא בידי נוהג כלי-רכב בלבד – של אי-הגשת עזרה שביכולתו של האדם להגישה למי שנמצא בסכנת חיים

60 כלשון הוראת סעיף 64א(א) לפקודה.

61 עניין אליאסף, בעמ' 216.

62 עניין אליאסף, בעמ' 217.

63 ראה את האזכור בה"ש 57 לעיל.

64 דרך אגב; כאשר לפסק-הדין שניתן על-ידי הנשיא בע"פ 168/71, ניתן, אולי, להעלות שאלה אחרת. הרי אחד מממצאי הערכאה הראשונה הוא כי המחל – ההפקרות בו הואשם הנאשם – "לא הביא להרעת מצבו של הנפגע, אשר מיד אחרי התאונה נאסף על-ידי מכונית הטנדר והובא לבית החולים אלא שלרוע המזל הוא כבר מת" (ציטוט מפסק-הדין). יחד עם זאת, הכיר בית המשפט העליון בנסיבה זו כנסיבה מקלה בן ה"לשון: "וכי מחדלו של המשיב לא הוא שהשפיע על הרעת מצבו של הנפגע ומנע את הצלתו ממות" (שם). ואם המשמעות המעשית של הנסיבה היא שהמנוח נפח את נשמתו בו ברגע שנפגע, אזי אחד משניים: או שהמשיב, המודע לכך, ברח רק כדי להתחמק מאחריות אפשרית בשל התוצאה הקטלנית, ואז הוא לא התחייב כלל בעבירה של אי-הגשת עזרה לנפגע בתאונה – שכן המדובר בנהרג ולא בנפגע; או שהמשיב לא הבחין בתוצאה הקטלנית וברח מיד לאחר שנראה לו כי נפגע אדם, ואז אין זו עבירה מושלמת של אי-הגשת עזרה לנפגע, אלא נסיון לבצע את העבירה בלבד. שכן, השלמתה היתה בלתי אפשרית מלכתחילה, בגלל העדר נסיבה רלוונטית לשם התהוות העבירה – אדם שנפגע, כלומר אדם חי; הכל בהנחה כי יש לפרש את הנסיבה הנ"ל ברוח האמורה. יש גם לציין כי לא עולה מפסק-הדין של בית המשפט העליון, ברורות, מה היתה המצב העובדתי האמיתי; אולם, ייתכן להניח כי הנאשם לא טען מעולם כי הסתלק ממקום התאונה לאחר שראה כי אין מקום להגיש עזרה כלשהי לנפגע שנפטר בו ברגע התאונה, וכי ברח מן המקום בגלל החשש מהאשמה בגרימת התאונה הקטלנית; למרות שהתברר, לאחר מכן, שלא היה מקום להאשימו בכך.

חובות נוהג כלי-רכב כלפי נפגע בתאונת דרכים

או שנפגע, עקב מאורע פתאומי, כאשר אין בהגשת העזרה משום נטילת סיכון לעצמו או לאחרים; כדוגמת העבירות לפי סעיף 63 לקודקס הפלילי הצרפתי, סעיף 591 לקודקס הפלילי האיטלקי, סעיף 330C לקודקס הפלילי הגרמני, סעיפים 315 ו-316 לקודקס הפלילי הרומני. כמובן, מחקר השוואתי בנושא של עבירות מסוג זה היה מאפשר למידה מן הנסיון התחקיתי של מדינות אחרות. על כל פנים, אין כל טעם להגביל חובת הגשת העזרה כאמור רק לנהגים תוך נהיגתם ברכב, ורק ביחס לנפגעים בתאונת דרכים, אם, במקרה, עברו במקום התאונה, כפי שנקבעה החובה בתקנה 146 לתקנות. סולידאריות אנושית כגון זו מתבקשת – כמובן בגבולות ותנאים נתונים – בין כל הבריות ולא דווקא תוך זיקה לתאונת דרכים.

ב. אין ספק כי המציאות בה אנו נתונים מחייבת גם יצירת עבירה מיוחדת של אי-הגשת עזרה לנפגע בתאונת דרכים על-ידי נוהג כלי-רכב המעורב בתאונה. אין כל צורך בהבחנה בין מעורב רגיל לבין מעורב שגרם לתאונה, בין מי שפגע מתוך נהיגה פסולה וברח, לבין מי שפגע שלא ברשלנות ובכל זאת ברח⁶⁵. את האינדיבידואליזציה של הענישה, לפי חומרת העבירה הקונקרטית, ניתן להשיג ולהגשים בגור-הדיר, בגבולות המכסימום והמינימום של העונש שנקבע בחוק. הרעיון הבסיסי הוא, שאם אדם מעורב בצורה כלשהי בתאונה והוא מודע לאירועה, אזי אחריותו כלפי מי שנפגע בה מוגדלת, לעומת אחריותו של מי שעבר במקרה במקום התאונה וסתם נהפך עד לאסון הכוללת.

אולם, תהא מידת מעורבותו של נוהג כלי-הרכב בתאונה כאשר תהא, אף בחינת גרימה רשלנית לתאונה, אין להפריז בעונש המכסימאלי. יש לשמור על פרופורציה בין האחריות הפלילית בשל הפגיעה עצמה, לבין זו בשל אי-הגשת העזרה לנפגע. כמובן שאין להעלים עין מכך שהפקרה ביודעין של אדם הנמצא בסכנת חיים עקב מאורע פתאומי, טומנת בחובה תמיד אלמנט של התנכרות מודעת לחיי אדם, בהבדל מן הגרימה עצמה, שבדרך כלל, היא רק ברשלנות ויכול שתהא אף שלא ברשלנות.

ג. מסופקו אם יש טעם לקיום עצמאי ומקביל של העבירה של אי-עצירת הרכב "כדי לעמוד על תוצאות התאונה". שכן, ממה נפשך: או שהסיכון להתחייב בעבירה של אי-הגשת עזרה מחייב שנהג שהיה מעורב בתאונה יעצור, או שאחריות זו אינה מרתיעה אותו, ואז, ממילא, לא יעצור.

ד. לעומת זאת, יש לתאם את העבירות של אי-עצירה, למיניהן, על-פי ייחוד המט-רות האחרות, אשר לשמן מתבקשת העצירה – כגון קביעת נסיבות קרות התאונה או זיהוי הנהג או כלי-הרכב כשנהיגתו היתה בעבירה; כפי שקיימות עבירות אחרות על החובה למסור נתונים שונים למי שמוסמך לדרוש אותם מנהג כלי-רכב; יש לבדוק את הנורמות הקיימות, לקבוע את החובות השונות, לרכון ולהגדיר את העבירות על חובות אלה, בצורה שלא תהיינה חפיפות.

65 מבחינה זו מעניין סעיף 128 לקודקס הפלילי השוויצרי, המגדיר את העבירה של "הפקרת אדם נפצע" כדלקמן:

"מי אשר מפקיר, מבלי להגיש לו עזרה, אדם נפצע על ידו או על ידי רכב שנהג בו..."
לענין סעיף זה, אומר Logoz, *Commentaire au Code Pénal Suisse*: "אין נפקא מינה אם מי שגרם לפגיעה עשה זאת מתוך אשמה או לא; הפגיעה יכולה להיות נגרמת גם באקראי" (Partie Spéciale, p. 66).