

ת"ד 9029/08/14 - מדינת ישראל נגד אפרים מועלם

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

ת"ד 9029-08-14 מדינת ישראל נ' מועלם
לפני כבוד השופט דן סעדון

בעניין: מדינת ישראל
ע"י ב"כ עו"ד עידן שניר

המאשימה

נגד

אפרים מועלם
ע"י ב"כ עו"ד לאה גולדמן

הנאשמים

הכרעת דין

1. נגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירה של נהיגה בקלות ראש הגורמת חבלות של ממש. מעובדות כתב האישום עולה כי ביום 28.1.14 סמוך לשעה 12.36 נהג הנאשם אוטובוס ציבורי בין עירוני (להלן: "האוטובוס") בכביש 20 מצפון לדרום והתקרב למחלף קוממיות בירידה מוולפסון. במקום מצוי תמרור ב-20 (426) המגביל את המהירות המותרת ל-70 קמ"ש. הנאשם נהג במהירות 102 קמ"ש בעקבות ניידת משטרה (להלן: "הניידת") שהאטה את מהירות נסיעתה בעקבות האטת מהירות נסיעת רכב סיטרואן שנסע לפניה. הנאשם לא הבחין בהאטה מבעוד מועד, התקרב לניידת והתנגש בה וזו נהדפה ופגעה ברכב הסיטרואן. כתוצאה מהתאונה נחבלו שתי נוסעות באוטובוס ושניים מנוסעי הניידת נחבלו חבלות של ממש (לנהג הניידת שברים בעצמות האף והמטומה תת עורית במצח. לנוסע בניידת שבר ב-4 צלעות וקרע בכבד). נהג רכב הסיטרואן נחבל אף הוא חבלות של ממש (קונטוזיה מוחית ודימום תת עכבישי באונה פרונטלית ימנית). הוא הורדם והונשם עקב פרכוסים והועבר לטיפול רפואי ומשם לשיקום בבית ליונשטיין. כלי הרכב המעורבים בתאונה ניזוקו.

2. בדיון ההקראה שהתקיים ביום 28.10.14 הודתה ב"כ הנאשם כי הנאשם נהג במקום ובזמן כאמור ובעקבות כלי הרכב שצוינו. היא כפרה, מחוסר ידיעה, במהירות המותרת במקום ובמהירות בה נהג הנאשם עובר לתאונה. כמו כן היא כפרה בכך שרכב הסיטרואן האט וטענה כי עצר. היא הודתה בחבלות שנגרמו לכלל המעורבים בתאונה להוציא החבלות שנגרמו לנהג הסיטרואן.

דין והכרעה

3. מכפירת ההגנה והעדויות שנשמעו עולה כי לכאורה קיימות למעשה שתי סוגיות מהותיות בהן יש להכריע:

עמוד 1

הראשונה, האם הנאשם נהג בקלות ראש וגרם עקב כך לתאונה כמפורט לעיל; השנייה, היקף אחריותו של הנאשם לחבלות שנגרמו לנהג רכב הסיטרואן (להלן: "הנהג") בעקבות התאונה ולמצבו הרפואי כיום הכולל סיבוכים רפואיים מעבר לאלה שצוינו בכתב האישום. להלן אפרט את התשתית הנדרשת להכרעה בכל אחת מן הסוגיות שהצגתי.

4. אין חולק כי הנאשם נהג באוטובוס ציבורי בין-עירוני ביום 28.1.14 סמוך לשעה 12.35 בכביש 20 מצפון לדרום. הנאשם כפר (מחוסר ידיעה) בקיומו של תמרור ב-20 המגביל את המהירות המותרת במקום ל-70 קמ"ש. מתמונות שצילם בוחן המשטרה עולה כי תמרור כזה אכן מוצב במקום. יתר על כן, הנאשם עצמו הודה בקיומו של תמרור זה ובכך שלא ידע, עובר לתאונה, על קיומו וציין בעדותו: "בזמנו הייתי בטוח בין 90-100 קמ"ש. .. אחרי התאונה עברתי שם, הלכתי לראות את מקום התאונה והיה לי קשה, הבחנתי בתמרור 70 קמ"ש בצד ימין" (ע' 34 ש' 2-5; ההדגשות אינן במקור). יוצא אם כן כי עובר לתאונה לא היה הנאשם ער לקיום התמרור המגביל את מהירות הנסיעה וסבר בטעות כי מותרת נסיעה במהירות 90-100 קמ"ש במקום. על כן אני קובע כי הוכח שבמקום היה תמרור המגביל את מהירות הנסיעה המותרת ל-70 קמ"ש.

ע"ת 5, אלון ניסן, פענח את דסקת הטכוגרף של האוטובוס. על פי ממצאיו נרשמה בדסקה מהירות 102.86 קמ"ש שבה הובחן רטט תאונתי ולאחריו האטה. ע"ת 5 ציין בחוות דעתו כי תתכן סטייה של $6 \pm$ קמ"ש. ברור, עם זאת, כי גם אם נניח לטובת הנאשם כי מהירות נסיעתו עובר לתאונה הייתה 96.86 קמ"ש ולא 102.86 קמ"ש עדיין מדובר במהירות גבוהה משמעותית מן המהירות המותרת. חוות דעתו של ע"ת 5 לא נסתרה בחקירה נגדית ולא הוצגה חוות דעת נגדית הסותרת ממצא זה. על כן אני קובע כממצא (לטובת הנאשם) כי עובר לתאונה נהג הנאשם במהירות 96.86 קמ"ש. ממצא זה עולה מתיישב עם גרסת הנאשם בבית המשפט לפיה סבר כי המהירות המותרת במקום היא 90-100 קמ"ש (ע' 34 ש' 2-5).

הנוסעת באוטובוס, ליאור וזאנה הבחינה כי בעת הנסיעה ועובר לתאונה "שהנהג מדבר עם עוד מישהו שישב לפניי וכמה שניות הוא לא שם לב ולא היה מרוכז ונכנסנו ברכב שהיה לפנינו... ראיתי שהוא הסתכל לכיוון החבר שלו אתו כשהוא דיבר אתו" (ע' 12 ש' 16-18). בחקירה נגדית נשאלה העדה כיצד הייתה יכולה להבחין במה שמתרחש קדימה אם סיפרה בהודעתה כי ישבה בצד ימין ליד החלון. העדה השיבה כי בתחילה ישבה ליד החלון ועובר לתאונה הסיטה את מיקום ישיבתה בין הכיסאות או מעט שמאלה (ע' 14 ש' 2-3 וש' 9-10). לטעמי גם אם יש מקום לספק- ואינני קובע כי קיים כזה - בנוגע למה שקלטו חושיה של עדה זו בנוגע למהלך התאונה הרי שלא יכול להיות ספק בכך שמן הספסל בו ישבה - ולצורך העניין אין חשיבות לשאלה אם ישבה סמוך לחלון או בין הכיסאות - הייתה העדה יכולה להבחין בנקל בנאשם משוחח עם הנוסע שישב לימינו. עדה זו אינה מכירה את הנאשם ואין לה כל עניין בתוצאות ההליך. לפיכך אני סבור כי ראוי לתת לעדותה משקל נכבד בכל הנוגע לאופן התנהלות הנאשם עובר לתאונה.

עד התביעה לי כספי אישר אף הוא בהודעה במשטרה (ת/27) כי הבחין בנאשם משוחח עם נוסע עובר לתאונה (ת/27 ש' 20) אך עד זה לא נשאל אם הבחין בכך שהנאשם הפנה ראשו לעבר בן שיחו במהלך הנסיעה.

הנאשם אישר בחקירה במשטרה כי שוחח במהלך הנסיעה עם נוסע שישב סמוך אליו אך הכחיש כי הפנה אל נוסע זה את ראשו או כי גורם כלשהו יכול היה להסיח דעתו מן המתרחש לפניו בכביש. לטענת הנאשם הוא היה ערני בעת הנסיעה (ת/6 ש' 56-60). אני סבור כי נסיבות התאונה, כפי שאפרט, עומדות בניגוד בוטה לגרסת הנאשם בדבר

ערנותו לנעשה בכביש עובר לתאונה ומחזקות את גרסתה של העדה גב' זאנה בנוגע להתנהלות הנאשם עובר לתאונה.

הנאשם הוא נהג אוטובוס מקצועי. טענותיו בדבר ערנותו המופלגת עובר לתאונה והיעדר גורם שהיה עשוי להסיח את דעתו מן המתרחש בכביש לפניו עומדים בניגוד מוחלט לכך שלא עלה בידו למסור שמץ הסבר לכך שלא הבחין בניידת אלא ל"פני הפגיעה. לא יודע בדיוק מתי" (ת/ש' 26). זאת למרות שגם העד לי כספי שישב באוטובוס כנוסע הבחין בניידת במרחק 150 מ' לערך (ת/ש' 22 וכן ע' 20 ש' 31-30) ולמרות שעל פי ממצאי בוחן המשטרה היה לנאשם שדה ראייה פתוח (מדוד) לפנים של 250 מ' !!! . זאת ועוד, לבקשת ההגנה ערך בוחן המשטרה מר וולפסון חישוב ממנו עולה כי בהינתן מהירות נסיעה של 96 קמ"ש, מרחק העצירה הוא 42.09 מ'. במלים אחרות, גם אילו היה הנאשם מבחין בהאטת הניידת ממרחק 50 מ' לערך עדיין היה סיפק בידו לבלום את האוטובוס ולמנוע את התאונה. העובדה שגם אז - ולמעשה לא בשום שלב עד לאימפקט - לא הבחין הנאשם במתרחש לנגד עיניו מחזקת לטעמי את של הגב' זאנה בנוגע להתנהלות הנאשם עובר לתאונה .

5. מן העדויות עולה חוסר התאמה בנוגע למנגנון התאונה. אין חולק כי האוטובוס התנגש בניידת. עם זאת, בכתב האישום צוין כי הניידת נהדפה קדימה ופגעה ברכב הסיטרואן. לעומת זאת בחומר הראיות קיים יסוד לקביעה כי האוטובוס פגע בניידת וגם ברכב הסיטרואן במישרין. לטעמי מן הראיות בעניין יש לקבוע ממצא לפיו האוטובוס פגע במישרין בניידת וברכב הסיטרואן. כפי שאראה להלן, מספר טעמים תומכים בקביעת ממצא זה אך לא קיים טעם משכנע התומך בקביעת ממצא לפיו הניידת היא שנהדפה ופגעה ברכב הסיטרואן. ראשית, ממצאיו של בוחן המשטרה, מר וולפסון מעלים כי על רכב הסיטרואן נמצאו שרידי צבע של האוטובוס וסימן הטבעה של וו הגרירה של האוטובוס (ת/7 תמונות 29-33). אילו היה רכב הסיטרואן נהדף על ידי הניידת ולא נפגע במישרין על ידי האוטובוס לא היה מקום לצפות באופן הגיוני להימצאות כתמי צבע מן האוטובוס או להטבעה של וו הגרירה (המצוי על פי התמונות בחזית האוטובוס) על רכב הסיטרואן. שנית, הבוחן ביצע התאמת נזקים בין רכב הסיטרואן לאוטובוס ונמצאה התאמה. התאמה זו לא הייתה קיימת בהכרח אילו הרכב שהיה פוגע ברכב הסיטרואן היה הניידת או הניידת בלבד. שלישית, ע"ת 9 לי כספי ציין בהודעה במשטרה כי האוטובוס פגע בניידת שהתהפכה. העד ציין כי הניידת היא שפגעה ברכב הסיטרואן אך סייג זאת ואמר "**אני לא בטוח כי התמקדתי ברכב הלבן** (הניידת ד.ס.)" (ת/27 ש' 12-13). יוצא כי אין בדברי עד זה כדי לשכנע בהתקיימות התרחיש לפיו הניידת היא שפגעה ברכב הסיטרואן. רביעית, ע"ת 1 מ ל מסר הודעה (ת/1) בה נאמר כי לא פגע בשום דבר אך היה עוד רכב שנפגע (ש' 21-22); גרסה זו מחזקת את ממצאי הבוחן לפיהם האוטובוס פגע ברכב הסיטרואן. הנאשם ציין בחקירתו במשטרה כי לא פגע ברכב הסיטרואן (ת/6 ש' 39-40) אלא רק בניידת (ש' 75). עם זאת, הנאשם אינו מסביר כיצד נפגע רכב הסיטרואן אם הוא לא פגע בו שכן לדבריו לא הבחין במגע בין הניידת לרכב נוסף לפני או אחרי הפגיעה של האוטובוס בניידת (ש' 76 - 77). כאשר עומת הנאשם בחקירתו במשטרה עם העובדה שחלקים מן האוטובוס נמצאו על חלקו האחורי של רכב הסיטרואן אמר הנאשם "**אין לי תגובה**" (ת/6 ש' 41-43). על יסוד כל הטעמים שמניתי אני קובע כי האוטובוס פגע בניידת וברכב הסיטרואן.

6. מכל האמור לעיל עולה כי רשלנות הנאשם היא ברף הגבוה. הנאשם נהג לנסוע בדרך בה אירעה התאונה מספר פעמים בשבוע והכיר אותה היטב. למרות זאת, הוא לא היה ער לקיומו של תמרור הגבלת מהירות ל-70 קמ"ש כפי ונהג במהירות גבוהה משמעותית מן המותר במקום. עובר לתאונה שוחח הנאשם עם נוסע שישב לצדו ומעת לעת הפנה אליו את מבטו תוך התעלמות מן הדרך שלפניו. מן הראיות עולה באופן ברור וחד משמעי כי הנאשם לא הבחין בנעשה לנגד עיניו בכביש ולא הבחין בהאטת כלי הרכב שמלפנים. זאת הגם שנוסעים באוטובוס (העד לי כספי) ונהגים אחרים בכביש (נהג הניידת מר ל) הבחינו בהאטה מבעוד מועד. רשלנותו של הנאשם משמעותית עוד יותר אם נזכור כי

הנאשם, נהג אוטובוס מקצועי, מחויב לנהיגה זהירה אף יותר מזו המצופה מנהג מן היישוב (ע"פ 160/00 **מדינת ישראל נ' טייב** (15.2.00); עפ"ג (ת"א) 7591/09 **מדינת ישראל נ' אלפנדרי** (לא פורסם)).

ההגנה בסיכומיה עתרה לזכות את הנאשם בנימוק כי מדובר בתאונה בלתי נמנעת אך לא נימקה מדוע ראוי לעשות כן ולא הציגה תשתית ראייתית או חישוב התומכים בטענה. בניגוד להגנה ועל רקע מכלול הטעמים שמניתי לעיל אני סבור כי אילו היה הנאשם נוהג כנהג סביר ונותן דעתו לדרך היה יכול להבחין בנקל בהאטת כלי הרכב שלפניו, לבלום או להאט מבעוד מועד וכך הייתה התאונה נמנעת. על כן אני דוחה טענה זו.

מכיוון שההגנה לא חלקה על החבלות שנגרמו לנוסעות האוטובוס ולשניים מנוסעי הניידת (חבלות של ממש) ועל כן ניתן כבר כעת לקבוע כי המאשימה הוכיחה במידת ההוכחה הנדרשת כי הנאשם עבר את העבירה המיוחסת לו בכתב האישום.

7. כתב האישום מייחס לנאשם גרימת קונטוזיה מוחית ודימום תת עכבישי באונה פרונטלית ימנית לנהג. כבר עתה אומר כי מחומר הראיות עולה ללא צל של ספק כי הנאשם אחראי לגרימת החבלות שפורטו בכתב האישום. במסגרת פרשת התביעה העיד, בין היתר, פרופ' רפפורט שמסר חוות דעת (ת/27) ממנה עולה, לאחר בדיקת הנהג (לאחר התאונה) כי נכותו של הנהג "היא כתוצאה ישירה של תאונת הדרכים וסיבוכי הרפואיים מיום 28.1.14". גם פרופ' למפל שהעיד להגנה והגיש חוות דעת (נ/7) הסכים בעדותו בבית המשפט כי החבלות המתוארות בכתב האישום נגרמו בעקבות התאונה (ע' 31 ש' 21 והחלטה מיום 1.5.17 בדבר תיקון טעות סופר) וכי חלק מן הסיבוכים הרפואיים של הנהג מקורן אף הוא בטראומה, כמו דימום סובדוראלי נרחב או סיבוכים "בהמשך עם התפשטות דימומים חוץ רקמתיים" (נ/7) למרות זאת, טען פרופ' למפל כי אין הוא יכול לומר שכל התופעות שפקדו את הנהג בעקבות התאונה מיוחסות לתאונה (ע' 30 ש' 11-15).

ב"כ המאשימה טען בסיכומיו כי גם אם נניח שרק חלק מהסיבוכים במצבו הרפואי של הנהג מקורם במצבו הבריאותי של הנהג לפני התאונה הרי שעל יסוד עיקרון הגולגולת הדקה יש לראות בנאשם - האחראי לתאונה - כאחראי לכלל הסיבוכים הרפואיים שנוצרו בעטייה של התאונה שכן הנאשם מוצא את קורבנו כמות שהוא, על מגבלותיו וחסרונותיו. מנגד, טוענת ב"כ הנאשם כי לעיקרון הגולגולת הדקה תחולה רק בעבירות גרימת מוות (סעיף 309 (5) לחוק העונשין, תשל"ז - 1997) ולא על העבירה בה עסקינן. החלת עיקרון זה שלא בגדר עבירת גרימת מוות נוגדת את עיקרון החוקיות בפלילים.

משפרופ' רפפורט (לתביעה) ופרופ' למפל (להגנה) אינם חולקים על אחריות הנאשם לחבלות שפורטו בכתב האישום ברי כי די בכך כדי לקבוע כי המאשימה הוכיחה את כלל העובדות המפורטות בכתב האישום במידת ההוכחה הנדרשת בפלילים. המחלוקת בין הצדדים נוגעת אם כן לאחריות הנאשם למצב הרפואי (העגום) אליו הגיע הנהג בעת שנבדק על ידי פרופ' רפפורט כמפורט בת/27. מדובר במחלוקת תיאורטית שאין לה כל השלכה מעשית בהליך זה ומשכך אינני נדרש להכריע בה. מדוע? סעיף 184 לחוק סדר הדין הפלילי מאפשר לבית המשפט להרשיע נאשם בעבירה שאשמתו בה נתגלתה מן העובדות שהוכחו לפניו, אף אם עובדות אלה לא נטענו בכתב האישום (ובלבד שניתנה לנאשם הזדמנות סבירה להתגונן). בית המשפט מוגבל במקרה כזה לעניין העונש רק לעובדות שנטענו (והוכחו) בכתב האישום. הסמכות

בסעיף 184 פורשה כחלה גם כאשר בית המשפט מרשיע בעבירה נושא האישום תוך שינויים בעובדות המתוארות במסגרת האישום כאשר תכלית שינויים אלה היא להתאים את תמונת העובדות למציאות מבלי ליצור שינוי במשמעות המשפטית (יעקב קדמי **על סדר הדין בפלילים**, חלק שני ע' 1506). לטעמי, משעה שברור שגם אם יוכח שכלל הסיבוכים הרפואיים שפקדו את הנהג בעקבות התאונה צריכים להיות מיוחסים לתאונה - ובאחריות הנאשם - ממילא לא יהיה הנאשם צפוי לעונש חמור מזה לו היה צפוי אילו היו מוכחות עובדות כתב האישום (שהוכחו) בלבד, אינני מוצא טעם מעשי להכריע בעניין היקף אחריותו של הנאשם לחבלות או נזקים מעבר לאלה שנטענו בכתב האישום.

מעבר לנדרש, ומכיוון שהצדדים הקדישו חלק ניכר מסיכומיהם לעניין, אציין כי לטעמי אין מניעה להחיל בעניין זה את עיקרון "הגולגולת הדקה" כאשר בניגוד לנטען בסיכומי ב"כ הנאשם החלת עיקרון במקרה שלפני אינה סותרת את עיקרון החוקיות.

בעבירות רשלנות נדרש כי למבצע העבירה תהיה יכולת לצפות (בכוח) את קווי אופייה הבסיסיים של התוצאה, היינו סוגה או טיבה האיכותיים (נזק לגוף, נזק לרכוש וכיו"ב). אין הכרח בצפיית התוצאה המדויקת, צפיית היקפה המלא או הדרך בה אירעה. נאשם היכול לצפות את סוג הנזק (האיכותי) אותו גרם נוטל על עצמו סיכון כי היקף הנזק שייגרם יחרוג מתחום הציפייה שלו. מקום בו קיים פער משמעותי בין היקף התוצאה או דרך האירוע בפועל לאלה אותן ניתן היה לצפות ופער זה "מעיק ברוחבו" ינותק הקשר הסיבתי (יובל לוי, אליעזר לדרמן, **עיקרים באחריות פלילית**, 333-340 (1981)).

במקרה זה נראה לי כי הנאשם כנהג סביר יכול היה לצפות כי כפועל יוצא מהתנגשות אוטובוס כבד הנע במהירות גבוהה בכלי רכב קטנים יותר ייגרמו ליושבי אותם כלי רכב פגיעות גוף קשות ואף למעלה מכך. בגדר פגיעות גוף אלה נכללות גם פגיעות ראש לסוגיהן. לפיכך אינני סבור כי קיים פער - וודאי לא פער "מעיק ברוחבו" בין יכולתו של הנאשם לצפות (בכוח) את תוצאות מעשיו לבין מצבו של הנהג כיום. כמו כן, ובניגוד לטענת ב"כ הנאשם, בתי המשפט עושים שימוש בעיקרון הגולגולת הדקה לא רק בעבירות גרימת מוות אלא גם בעבירות אחרות, כמו למשל עבירת התקיפה (ראו לעניין זה: ת"פ (מח', חי') 44681-03-13 **מדינת ישראל נ' פלוני** (18.3.14); תפ (מח', י-ם) 40704-02-13 **מדינת ישראל נ' מחמד אבו סווי** (18.2.15)).

8. לאור כל האמור מצאתי להרשיע את הנאשם במיוחס לו בכתב האישום.

ניתנה היום 2.10.17, במעמד הצדדים