



ת"ד 6621/11/13 - מדינת ישראל נגד אבנר אלחיאני

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

ת"ד 6621-11-13 מדינת ישראל נ' אלחיאני
בפני כב' השופטת שרית זוכוביצקי-אורי

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

אבנר אלחיאני

הנאשם

הכרעת דין

החלטתי להרשיע הנאשם במיוחס לו בכתב האישום.

האישום

כתב האישום שהוגש כנגד הנאשם מייחס לו עבירות של גרימת נזק לרכוש ולאדם, רשלנות, סטיה מנתיב וגרימת חבלה של ממש, עבירות בניגוד לסעיף 38(3) ו- 62(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 ולתקנות 21(ב)(2) ו- 40(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961.

העובדות שאינן במחלוקת

הצדדים מסכימים כי ביום 11.2.13 בסמוך לשעה 7:45 בבוקר נהג הנאשם במכונית משא מסוג פיאט (להלן: "רכב הנאשם") בכביש מס' 60 לכיוון צפון. כביש מס' 60 הינו כביש בין עירוני שהמהירות המקסימלית המותרת בו הינה 80 קמ"ש, הכביש הינו דו מסלולי ודו סטרי. נתיב אחד לכל כיוון.

באותה שעה נהג מר אבשלום מיכאל (להלן: "נהג המשאית") במשאית בניגוד לכיוון תנועת הנאשם בנתיב הנגדי לכיוון דרום. מאחורי רכב הנאשם נסע מר שמעון קוזקין (להלן: "נהג הפרטית") ברכב מסוג קאיה (להלן: "הפרטית").

בעת נהיגתו סטה הנאשם שמאלה לנתיב הנגדי ופגע במשאית בתאונה חזיתית. כתוצאה מכך נהדף רכב הנאשם



אחורנית חזרה למסלול לעבר הפרטית שנסעה מאחורי הנאשם ופגע בה.

אין חולק כי לנאשם, לנוסע שלצידו ולמעורבים נגרמו חבלות של ממש וכלי הרכב המעורבים ניזוקו. אין חולק כי הנאשם אינו זוכר את אירוע התאונה ולא יודע מה הוביל לסטייתו מהנתיב לנתיב הנגדי.

אין חולק כי נהג המשאית אינו אשם בקרות התאונה וכי ההתנגשות בין רכב הנאשם לפרטית נגרמה לאחר התנגשות הפרטית במשאית ודחיפתו חזרה למסלול נסיעתו.

עוד אין חולק על כך שהסימנים שנגרמו על גבי הכביש הם סימנים השייכים כולם לאירוע התאונה כפי שמוספרו על גבי תרשים תאונת הדרכים ת/3 מאת הבוחן אורון ברין (להלן: "**הבוחן**") והם: סימן ד' חריצה עמוקה באספלט בתוך הנתיב הנגדי לנאשם, סימנים ה' ו' סימנים נוספים של חריצה כשחלקם בנתיב הנגדי לנאשם וחלקם בנתיב שלו, אחד מהם חוצה את המעבר בין הנתיבים וחלקו עובר על פני קו ההפרדה הרציף וחריץ נוסף הנמצא על פני השול הימני לכיוון נסיעת הנאשם סמוך למקום המצא רכב הנאשם לאחר התאונה - בשול הימני לכיוון נסיעתו כשאחורי הרכב צמוד לקדמת רכב הפרטית לאחר ההתנגשות ביניהן. אין חולק כי סימנים אלו נוצרו על-ידי רכב הנאשם.

המחלוקת כפי שתתואר להלן היא אם נוצרו הסימנים לפני או אחרי התאונה.

סימנים ז' - ו-ח' סימני מריחת צמיג של המשאית מצויים בשול ימני כיוון נסיעת המשאית. המשאית נמצאה לימין נתיבה על צלע ההר בתעלה.

על גבי נתיב המשאית נמצאו שברי חלקים שסומנו ט'.

הכל מסכימים כי הגלגל השמאלי קדמי של רכב הנאשם נמצא כשהצמיג קרוע וכי קיים נזק לאופן.

עוד אין חולק כי רכב הנאשם לא נבדק מכנית במעבדה, ובפרט לא הצמיג והגלגל השמאלי הקדמי.

ולבסוף הכל מסכימים כי אין סימני בלימה של רכב הנאשם על גבי הכביש.

המחלוקת

בתמצית הצדדים חולקים אם התאונה היתה נמנעת או בלתי נמנעת.

בעוד המאשימה גורסת כי התאונה נגרמה בשל רשלנות הנאשם - כתוצאה מהרדמות או מחוסר תשומת לב רגעית, טוען ב"כ הנאשם כי הגורם לתאונה הוא "כח עליון" - כשל טכני ברכב הנאשם שהוביל לסטייתו שמאלה



לנתיב הנגדי.

המאשימה טוענת כי כל הסימנים שנמצאו על גבי הכביש הינם תוצאת התאונה והתהוו לאחר קרות התאונה.

לעומת זאת טוען ב"כ הנאשם כי הסימנים שסומנו באות "ו" הינם סימני חריצה שנגרמו קודם להתנגשות בשלב בו סטה הנאשם עם רכבו לנתיב הנגדי.

לשיטתו התאונה היתה בלתי נמנעת כיון שנגרמה עקב תקר שהתרחש בגלגל השמאלי קדמי ברכב הנאשם עוד קודם להתנגשותו במשאית. לשיטתו כתוצאה מהתקר חרץ החישוק של הגלגל את הכביש.

הראיות

מטעם המאשימה העיד הבוחן לבדו.

והוגשו: ת/1 - דוח בוחן; ת/2 - דוח פעולת בוחן; ת/3 - תרשים תאונת דרכים; ת/4 - לוח תצלומים; ת/5 - סקיצה + פירוט נזקים; ת/6 - דיסקת טכוגרף של המשאית; ת/7 - זכ"ד על הוצאת דיסקת הטכוגרף; ת/8 - מזכר פענוח דיסקת טכוגרף; ת/9 דיסק DVD שצולם על-ידי הבוחן בזירה; ת/10 - דוח פעולה מאת רענן כהן; ת/11 - דוח פעולה ממוחשב; ת/12 - הודעה של טהה מודי; ת/13 - טופס הודעה על תאונה שמלא טהה מודי; ת/14 - הודעת נהג המשאית; ת/15 - הודעת הנאשם; ת/16 - חוות דעת מומחה פענוח טכוגרף; ת/17 - טופס הודעה של נהג הפרטית + סקיצה; ת/18 תעודות רפואיות.

הבוחן העיד כי הסיבה לחריצות על גבי הכביש המסומנות באות ו' היא: **"לאחר ההתנגשות וחזרת רכב הנאשם לכיוון נסיעתו, מתלה שמאל של רכב הנאשם קרס ולכן נוצרה חריצה על הכביש. סימן החריצה ו' מקוטע, יש המשך שלו על השול כמתואר בשרטוט"**. (פרוט' עמ' 8 ש' 11-12)

בחקירתו הנגדית שלל את האפשרות שהצמיג התפוצץ קודם התאונה וכי סימני החריצה נגרמו בשל כך, **"משום שאם היה פיצוץ צמיג היינו רואים גם מריחת הצמיג על הכביש וזה לא בנמצא"**. (פרוט' עמ' 8 ש' 30-31).

הבוחן אישר כי הגלגל השמאלי הקדמי היה כולו הרוס ומשופע, ואמר כי מדובר בנזק שנגרם עקב התאונה. עוד ציין כי לחצי האוויר בשאר הצמיגים היו תקינים. הבוחן אישר כי לא שלח את הגלגל והצמיג לבדיקה. לא זכר מה היו הנסיבות ומדוע לא נשלח לבדיקה ואולם אמר כי הרכב קרס באופן שלא ניתן היה לשחזור. (פרוט' עמ' 9 ש' 7-21).

לטענת הבוחן לא היו ממצאים על כך שהנאשם הגיב לסטייה ולכן הגיע למסקנה שהמדובר בהיסח דעת רגעי או הרדמות ולא בכשל טכני. (פרוט' עמ' 10 ש' 12-14)

בדיסק שהוצג ובו סרטון שצולם הבוחן נראים שני הנתיבים, וניכרים היטב סימני החריצה היוצרים מעין קשת



מקוטעת ממקום האימפקט ועד למקום העצירה הסופי של רכב הנאשם על גבי השול.

באשר לדיסקת הטכוגרף של המשאית מהפענוח עולה כי לאחר השעה 8:00 נמדדה מהירות, דבר שאינו מתיישב עם שעת התאונה. למרות זאת ניתן לראות בבירור כי עובר לתאונה היתה מהירות השיא של המשאית כ-85 קמ"ש. ב"כ הנאשם ויתר על חקירת מפענוח דיסקת הטכוגרף.

לפי הודעתו של נהג המשאית ולפי הודעת הנוסע שישב לצידו, נהג המשאית הספיק עוד קודם לתאונה לסטות ימינה אך לא עלה בידו למנוע התאונה. (ת/17, ת/12).

לפי ההודעה של נהג הפרטית, ראה את הנאשם סוטה שמאלה אך לא ידע מדוע, לדבריו היה מדובר בסטייה קלה ולא חדה. הוא סבר משכך שמדובר בסטייה לא מכוונת משום הסח הדעת או הרדמות. (ת/17 ש' 29-31).

מטעם הנאשם העיד הנאשם ומומחה מטעמו מר עמיאל יצחק (להלן: "המומחה").

והוגשו: נ/1 הודעתו של אלבז אופיר בעל הרכב של הנאשם ונ/2 חוות דעת המומחה.

מחוות דעתו של המומחה ועדותו עולה כי הוא סבור כי הסימנים שסומנו באות "ו" נוצרו בעקבות תקר בגלגל שגרם לחישוק הגלגל לחרוץ את הכביש והם לא נגרמו לאחר התאונה. לשיטתו כדי שהחריץ יוצר לאחר התאונה היה צריך לראות אותו נמשך עד למקום העצירה המוחלטת. לגרסתו לפי המקום בו נפסק החריץ בצדו השמאלי של נתיב כיוון נסיעת הנאשם אין מקום להניח שהוא נוצר לאחר התאונה אלא קודם לה. (פרוט' עמ' 18 ש' 6-12).

לפי החישוב שעשה המומחה תוך כדי עדותו, היה רכב הנאשם 28.88 מטר לפני מקום ההתנגשות לפני שהמשאית החלה בתגובה. (פרוט' עמ' 19 ש' 31-32) דהיינו רכב הנאשם כבר סטה לנתיב השמאלי במרחק של כ-30 מטר ממקום האימפקט.

עוד הסביר המומחה כי לא חייב היה להיות בצמוד לחריץ סימן מהצמיג במקרה של תקר. וכדבריו: **"כאשר רכב סוטה בכיוון תנועתו הגלגל עדיין מתגלגל וקוראים לזה חיכוך הגלגל. בזמן זה הצמיג לא צריך להשאיר סימן על הכביש כיוון שהוא לא נעול ונק' המגע עם האספלט משתנה כל חלקי שניה ולכן לא משאיר סימנים."** (פרוט' עמ' 20 ש' 9-11).

לשאלת ב"כ המאשימה מדוע אין שני סימני חריצים - האחד לפני האימפקט והאחר לאחריו השיב. כי לאחר האימפקט לא נוצרו כלל סימנים היות והגלגל התעוות והחישוק לא נגע במצב זה בקרקע. (פרוט' עמ' 22 ש' 3-5).

עוד שאל ב"כ הנאשם מדוע החריצים בכביש היו עם נטיה ימינה ולא שמאלה כפי שאמור להיות במקרה של סטיה שמאלה. לכך השיב המומחה כי השרטוט על גבי תרשים תאונת הדרכים אינו נכון והחריצים לא נטו ימינה וכי בדיסק רואים זאת. (שם ש' 10)



לפי ההודעה של בעל הרכב, הרכב היה ברשותו כשבוע אחד בלבד, מדובר ברכב משנת 2001, ונבדק ויזואלית בלבד ללא חיבור למכשירים על-ידי מוסך קודם קנייתו. נסעו בו כשבוע ולא הבחינו בבעיות עם הרכב. הנאשם אף נסע עם הרכב לאילת ובחזרה יומיים קודם לתאונה. עוד ציין כי הנאשם היה עייף יום קודם לכן עקב הנסיעה לאילת ולכן לא עבד ביום ראשון. ביום שני לפנות בוקר הגיע לעבודה לחלוקת מאפים בשעה 4:30 במקום ב- 3:00 לפנות בוקר (נ/1).

נטל ההוכחה ומידת ההוכחה

בפסיקה נקבע "כלל הדרך" לפיו חזקה שבעובדה כי רכב הנהוג כראוי אינו סוטה מנתיבו. חזקה זו מביאה להיפוך בנטל ההוכחה. לאמור, מרגע שהוכחה המאשימה כי הנאשם סטה מנתיבו, מוטל על הנאשם להוכיח כי סטיה זו אינה נובעת מנהיגה לא זהירה. כפי שציין כב' הנשיא בדימוס מ' שמגר ברע"פ 1713/93 **בוקבזה נ' מדינת ישראל**, לא פורסם (מיום 7.6.93):

"נהיגה כדין ובהירות הראויה היא בצידו הימני של הכביש, ועצם המעבר המוכח לצד שמאל יוצר ראיה לכאורית בדבר נהיגה שלא בדרך הזהירה. החובה להוכיח את האשמה מעל לכל ספק סביר רובצת לעולם על התביעה, אך כאשר מוכחת נהיגה החוצה את הכביש מימין לשמאל, כפי שאירע כאן, נוצרת הוכחה לכאורה לנהיגה חסרת זהירות. בכל יוצאת התביעה חובת השלב הראשון של הבאת הראיות. מעתה עברה חובת ההוכחה לנאשם (החובה מס' 2 בדברי השופט אגרנט (כתוארו אז) בע"פ 28/49 זרקא נ' היועץ המשפטי, פ"ד ד' 504, 523). הנאשם מצידו יכול להמציא עדות מטעמו הסותרת את הראיה לכאורה של נהיגה בלתי זהירה, בניגוד לכל כיוון ואופן המותרים."

רמת ההוכחה הנדרשת מן הנאשם כדי לערער את החזקה הנ"ל, ככל חזקה עובדתית אחרת, היא הקמת ספק סביר - שמא אין להסיק מעצם סטיית הנאשם מנתיבו כי הוא נהג באופן בלתי זהיר אלא ישנו הסבר סביר אפשרי אחר לכך. (ראו בעניין י. קדמי, **על הראיות**, שם עמ' 1563)

מהותו של הספק הסביר היא שהוא מעוגן בראיות וחומר הראיות ואינו דמיוני או ספקולטיבי גרידא, כקביעת בית המשפט העליון ב בדנ"פ 95/3391 בן ארי נ' מדינת ישראל, פ"ד נא(2), 377, 448-449 :

"אשר לקיומו של ספק סביר, הרי שמקום בו מתעורר ספק לגבי גירסה מרשיעה, אשר הוא ספק ממשי ורציונלי המעוגן בעובדות המקרה, יש מקום לקבוע כי קיים "ספק סביר" בשאלת אשמתו של הנאשם. ברוח זו ציין הנשיא ברק בע"פ 92/1003 רסלאן נ' מדינת ישראל, כי יכול לקום ספק סביר מקום בו קיימת "אפשרות סבירה", אשר "הסתברותה" סובסטאנטיבית ולא אפסית" לקיומה של אפשרות חלופית לאפשרות המרשיעה או למערכת נסיבות אחרת מן המערכת המרשיעה (סעיף 10 לפסק הדין). מכך עולה, כי אין די באפשרות גרידא לכך שהנאשם הוא חף מפשע. נדרשת אפשרות מציאותית, אשר יש לה בסיס. אין די באפשרות



תיאורטית, המעוגנת אך בספקולציות או השערות, אשר אינן נתמכות בראיות (או בהיעדרן)"
(הדגשות שלי ש.ז.)

דין

השאלה העובדתית הדרושה הכרעה היא האם סימני החריצה על גבי הכביש נחרצו לאחר התאונה וכתוצאה מההתנגשות או לפנייה.

הנאשם לא זכר את האירוע ואין לו גרסה המסבירה את הסטייה לנתיב הנגדי. הספק הסביר הנטען הוא סברה של המומחה מטעמו ולפיה כשל טכני הוא שהוביל לסטייה שמאלה. המומחה לא טען בכלליות לכשל כל שהוא, אלא באופן ספציפי לאפשרות שאירע תקר בצמיג השמאלי הקדמי. תקר זה הוביל לשיטתו לחריצה של חישוק הגלגל על פני הכביש, עד להתנגשות עם המשאית. בעת שנהדף רכב הנאשם חזרה לנתיבו והתנגש בפרטית, לא יצר עוד חריצים לגישתו כיוון שנעשה נזק לגלגל באופן שלא עשה עוד חריצים.

איני מקבלת את גרסתו של המומחה ומקבלת את גרסת הבוחן כמפורט להלן:

הן מן הצילומים והן מסרט הוידאו עולה, כי החריצים שנוצרו בכביש הינם תוצאת התאונה. רואים על גבי הכביש החל ממקום האימפקט, ואין חולק כי זהו מקום האימפקט, וימינה ממנו כיוון נסיעת הנאשם, שלושה חריצים מקוטעים של מספר מטרים בודדים במרחק קצר ממקום האימפקט, כשהשלישי שבהם ממקום האימפקט חוצה את קו ההפרדה הרצוף בין הנתיבים. עוד רואים, חריץ נוסף על גבי השול הימני כיוון נסיעת הנאשם, בסמוך למיקום הסופי של רכב הנאשם לאחר התאונה.

המומחה עצמו הסביר כי מקום האימפקט הסופי נמצא מרחק של כ- 30 מטר ממקום הסטייה הראשוני של הנאשם. אף אם לא הובאו ממצאים מדויקים באשר למיקום החריצים, ניתן לראות בבירור בעיקר מסרט הוידאו כי החריצים מצויים מטרים ספורים ממקום האימפקט ובוודאי שלא במרחק של 30 מטר ממנו.

לא יתכן כי הנאשם סטה לנתיב הנגדי לראשונה במקום בו מופיעים סימני החריצה, הסמוך למקום האימפקט, שכן אם אלו היו פני הדברים המשאית, שמהירות נסיעתה היתה כאמור כ- 85 קמ"ש קודם לתאונה, לא היתה מספיקה להגיב ולנסות לסטות ימינה לשוליים. זאת ניתן לראות מסימני הצמיגים שהיו בשול הימני לכיוון נסיעת המשאית ממקום האימפקט, וכעולה מהודעתו של נהג המשאית ומהודעת הנוסע שלצדו (ת/12 ות/17).

יתר על כן ניתן לראות בבירור, כי סימני החריצה יוצרים מעין קשת מקוטעת המובילה עד למקום עצירתו הסופית של רכב הנאשם, כשישנם חריצים על גבי השול הימני בקרבת הימצאותו של רכב הנאשם. אין זה סביר, כי רכב הנאשם סטה באותה הדרך בה נדחף לאחר התאונה.

כמו כן אין זה סביר, כי החריצים הנמצאים בקרבת השול הנראים זהים לחריצים על גבי הכביש, נוצרו קודם לתאונה שכן אין חולק כי הנאשם סטה ממצב נסיעה במרכז הנתיב הימני ולא בקרבת השול. עצם העובדה



שנמצאו סימני חריצה בקרבת מקום העצירה של רכב הנאשם מעידה כי סימני החריצה נוצרו לאחר ההתנגשות, ושוללת את הטענה כי לאחר הדפורמציה שחלה בגלגל הקדמי שמאלי לא יכלו להיווצר סימני חריצה לאחר האימפקט. המומחה התעלם מסימני החריצה שנוצרו בסמוך למקום הימצאותו של רכב הנאשם. יודגש כי הבוחן לא טען כי סימני החריצה נוצרו מהגלגל השמאלי קדמי אלא מהמתלה.

ב"כ הנאשם לא מיצה את החקירה הנגדית של הבוחן ולא שאל אותו מדוע יש הפסקה בחריצה על גבי הכביש בנתיב הימני כיוון נסיעת הנאשם, ואולם גם ללא הסבר על כך נחה דעתי כי חריצים אלו נוצרו כתוצאה מהאימפקט ולא לפניו.

אין לדעת מה הוביל לסטייתו של הנאשם מנתיב נסיעתו ואולם, אני מקבלת את גרסת הבוחן כי לו היה הנאשם מגיב לסטיית הרכב היה ניתן לראות סימני בלימה על גבי הכביש. העובדה שלא הגיב לסטייה מלמדת על הסחת דעת או הרדמות בנהיגה.

אף נהג הפרטית בהודעתו ציין כי לא היה מדובר בסטייה חדה אלא בסטייה מתונה שנראית כדבר הכרוך בהיסח הדעת. נהג הפרטית לא נחקר. לו היה מדובר בתקר המושך את הרכב שמאלה ניתן היה להסיק סטייה חדה.

ככל שמדובר בסטייה מנתיב רובץ נטל ההוכחה על הנאשם להוכיח כי לא סטה בשל רשלנותו. הנאשם לא הוכיח ולו ברמת הספק הסביר כי החריצים שנגרמו בכביש היו מחמת תקר בצמיג. אמירתו הכללית כי לא נעשו בדיקות מכניות לרכב אין בהם די כדי לבסס ספק סביר ומדובר בספקולציה גרידא. אני מקבלת את דברי הבוחן כי במצב הגלגל לאחר התאונה לא ניתן היה לשחזר ולבדוק את הצמיג.

מכאן שהספק שבקש הנאשם להקים אינו תואם את הממצאים בזירה ויש לדחות את היתכנותו.

אציין כי המומחה טען כי היה על המאשימה לבחון את ההתכנות של כשלים טכניים ברכב, ואולם לא מוטל על המאשימה לבחון כל כשל אפשרי רחוק ככל שיהיה. עם זאת בהחלט ראוי כי בתיקים מסוג זה כשאין גרסת נאשם ייעשה הכל כדי לבחון את האפשרויות השונות שהובילו לתאונה ולשלול כשלים טכניים.

בסיכומיו טען ב"כ הנאשם לראשונה כי המאשימה מנעה בדיקה של הרכב על-ידי הנאשם או מי מטעמו וכי הרכב הועבר לפירוק ולא נשמר כראיה. לא ידוע על סמך מה קבע ב"כ הנאשם קביעה זו, ומכל מקום לא חקר בנקודה זו את הבוחן ולא הוכח כי לא היה באפשרות הנאשם או מי מטעמו לבדוק את הרכב ולשמור אותו לצרכי בדיקה מכנית.

כאמור במקרה דנן נחה דעתי כי גרסת המאשימה הוכחה ולא נוצר ספק סביר ביחס לאשמו של הנאשם.

משכך אני מרשיעה את הנאשם במיוחס לו בכתב האישום.

עמוד 7



ניתנה היום, י"ח תמוז תשע"ה, 05 יולי 2015, במעמד המאשימה עו"ד גלעד משולם, הנאשם וב"כ עו"ד יוסי ראובן