

ת"ד 6650/04 - מדינת ישראל נגד מאור אליהו

בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

ת"ד 12-04-6650 מדינת ישראל נ' אליהו
בפני כב' השופט אלון אופיר

בעניין: מדינת ישראל ע"י לשכת תביעות תנוועה נגב
המאשימה

נגד
מאור אליהו ע"י ב"כעו"ד סער רשותעו"ד
דוד נפטוליב
הנאשמים

הכרעת דין

ע"פ כתוב האישום ביום 21.3.2011, סמוך לשעה 03:30 כאשר נהג הנאשם עם רכבו בכיביש 34 מבאר שבע לאשקלון סמוך ליישוב יושיביה, סטה הנאשם עם רכבו לצד הדרך על הכווכר, נתקל בעצים, והתהפך. כתוצאה מההתאונה נחבלו הנאשם והנוסע שישב עמו ברכב, ופונו לבית החולים סורוקה, לטיפול רפואי.

כתב האישום מיחס לנואם עבירות של **נהיגה בחוסר זהירות**, בהתאם לתקנה 40 (א) לתקנות התעבורה התשכ"א - 1961, **סיטה מוגנת נסיעה** בהתאם לתקנה 40 (א) לתקנות התעבורה התשכ"א - 1961, **גרימת תאונות דרכים נזק וחבלה** בהתאם לתקנה 21 (ב) (2) לתקנות התעבורה, ועבירה **חולות של ממש** בהתאם לסעיף 38 (3) לפיקודת התעבורה.

תמיצית ראיות הצדדים:

מטרעם התביעה העיד, ע.ת/1 **רס"מ יעקב פרטוש**, בוחן תנוועה שבחן את זירת התאונה, וחקר לאחר מכן את הנאשם. וכן הוגש דז"ח פעולה שעריך דודו דהן, וכן חוות דעת מומחה ד"ר איתמר שרון. בהסכמה הצדדים, לא העידו שני עדים אלה בבית המשפט, ולא נחקרו בחקירה נגדית.

מטרעם ההגנה העיד הנאשם להגנתו, כמו כן העיד מטרעם ההגנה, ע.נ/1 מר גבריאל ברבי, מומחה לצמיגים, וע.ג/1 מר אבי מעוז.

ראיות התביעה:

ע.ת/1 **רס"מ יעקב פרטוש**,
הגיש לבית המשפט את המוצגים הבאים: ת/1 דז"ח בוחן תנוועה. בדז"ח המתאר את הממצאים מזרת התאונה נכתבו הדברים הבאים:

עמוד 1

"מזג אויר בהיר, ראות טוביה, כביש חשוך לקראת צומת יושביה, המוארת בתאורת רחוב"

"כביש בינוירוני דו מסלולי, שני נתיבים לכל כיוון עם הפרדה של מעקה בטיחות מבטון, כביש אספלט יבש תקין. נעשה סריקה של 150 מטר לאחר מכן, לא נמצא ממצאים על הכביש שיכלו לגרום לתאונה".

בפרק הממצאים ומשמעותם

כתב בדוח כדלהלן:

"נמצא סימני ירידת הרכב מהכביש לכורכר. עצים שנפגו מפגיעה הרכב. חלקים מהרכב שניתקו ממנו במהלך תנועתו. שרבי זוכיות. תפוזת חפצם מהרכב".

בפרק המסקנות נכתב בדוח:

"מחומר החקירה בתיק אני מסיק כי פרט שנסע על כביש 34 מכיוון כללי בא רשות לאשקלון הגיעו לק"מ 1 ירד ימינה מהכביש לכורכר פגע בעצים והתהפך. בבדיקה תקינות של הרכב, לא נמצא כשל שגרם לתאונה. הממצאים בזירת התאונה, ירידת מתונה לכורכר בנסיעה רגילה (לא באיבוד שליטה) ופגיעה עם דופן ימין בעצים מלמדים כי לא מדובר באיבוד שליטה אלא במאפיינים של הרדמות".

הגורם לתאונה: נהיגה בחוסר זהירות מצד נהג הפרטி מאור אליה".

בחקירתו הנגדית בבית

המשפט נשאל ע.ת/י האם יתכן שההתאונה נגרמה כתוצאה מרכיב שפגע ברכב הנואם וכתוצאה מכך גרם לו לסתות ימינה להיכנס לכורכר ולהתהפך. בתשובתו ענה העד כי התלמידים הישרים שנוטרו מיד לאחר התאונה על שביל הנסעה בכורכר, מעידים כי הגורם לתאונה לא היה רכב שסטה לכיוון רכב הנואם, שכן במקרה זה האינסטינקט הטבעי של כל נהג הוא לשבור נגד כיוון הרכב המתקרב, ומידי לאחר מכן לישר ולהזoor לנוהga במסלול המקורי. העובדה כי בתלמידים שנוטרו במסלול בו נסע הנואם, הם ישרים, ללא הטיה חזקה למסלול הנסעה המקורי, מעידים כי אין מדובר בתאונה שנגרמה כתוצאה מרכיב שסטה לכיוון רכב הנואם, כך לדבריו העד.

עוד הוסיף העד, בתשובה

לשאלות בית המשפט, כי אילו הגורם לתאונה היה רכב שסטה לכיוונו, הרי שהסת�性 לכורכר הייתה צריכה להיות חזקה, ואילו במקרה זה הסטייה לכורכר הייתה מתונה, מה שמלמד על סימנים של הרדמות.

בת/4 שהוגש ע"י ת.ע/1

שירטט העד את זירת התאונה. בתרשים זה ניתן לראות את הסטייה המתונה של רכב הנואם לכיוון הכורכר.

בת/6 ניתן לראות בתמונות

ברורות ממוקם האירוע את מקום הימצאו הסופי של הרכב לאחר התאונה.

בחקירתו במשטרת שהוגשה

כת/7 סיפר הנואם כי מוצבו המכני של הרכב עבר לתאונה היה תקין. (ת/7 שורה 8). וכן מסר כי הוא שניג ברכב בזמן התאונה. (שורה 18). כאשר נשאל האם יכול להיות שנרגם ענה הנואם: "לא יודע". (שורה

עמוד 2

(24). על השאלה האם הוי עוד רכבים על הכבש ענה הנאשם: "לא זכר".

מטעם התביעה נמסרה חוות

דעת מומחה, ד"ר איתמר שרון, מהנדס צמיגים, אשר בדק את הנזקים שנמצאו בצמיגים בזמן התאונה, ובדק האם הנזקים שבצמיגים הם שגרמו לתאונה או שהנזקים בצמיגים נוצרו כתוצאה מהתאונה.

בחוות דעתו מצין המומחה כי
בצמיגים ישנו מספר סימני פגיעה. בצד **האחורי שמאל** ישנו שני פגיעות, האחת היא קרע בצד.
הפגיעה השנייה היא בורג פיליפס הנעוץ אלכסונית בתוך תעלת הצמיג. בצד **הקדמי ימני** יש צビיה
חלולה שגובהה 25 מ"מ ורוחבה 30 מ"מ. בצד **האחורי ימני** יש צמד צビיות, ובונוסף בסולית הצמיג
בתחלת תעלת נעוץ בורג פיליפס חלוד שגרם לנקר, וכן ברזל עגול שתפקידו אלכסונית בצד.

כל הפגיעה הנ"ל בצד, **אין פגיעות שגרמו להתרחשות התאונה**, אלא קרו במהלך התאונה וכותזהה
מןנה.

ראיות ההגנה:

במסגרת פרשת ההגנה העיד הנאשם להגנתו.

בחוות דעת מומחה שהוגשה כנ/2 מטעם ההגנה, מצין מר אבי מעוז (בוחן תנועה בעברו) כי המרחק מתחילה
העוקמה בכביש ועד מקום הירידה של הרכב מהכבש הינו 184 מ', ומוסיף:

"ממצא זה מלמד לדעתי על שליטה ברכב עד לנקודה בכביש שבה איבוד האoir בצד אחורי
ימני, הגיע ככל הנראה לרמה קritisית עקב התקר דבר שגרם לחוסר יציבות פתאומי ברכב,
והרכב סטהليمן לשול ולכווך ואז עקב המדרגה שבין שפט השול לכוכר בעומק של 15-16 ס"מ,
שהנאשם לא יכול היה לדעת על קיומה, איבוד הנהיג שליטה באופן טוטלי (omidiy) ברכב,
והרכב ירד למדרון, פגע עם דופן ימין בעצים שבתחלת המדרון, התהפרק ונעצר על צדו".

עוד מצין מומחה ההגנה הנ"ל בהמשך חוות דעתו (עמ' 8):

"נהג הרכב שלט ברכב כמעט לכל אורכו העוקמה מרחק של כ-184 מ' דבר המצביע על ריכוז,
ותשומת לב לדרך ולא על הרדומות, ואיבוד השליטה ברכב תוך ירידת לימיון הדרך ובהיותו במרחב
של 40 מ' לפני סיום העוקמה ותחילת הישורת נגרמה עקב התקר בגלגל אחורי ימני ברכב אשר
גרם לחוסר יציבות ברכב באותה נקודה קritisית בעוקמה".

בחוות דעת מומחה נוסף מטעם ההגנה, גבריאל ברבי, קבע המומחה כי איבוד האoir הדרגי בגלגל הימני אחורי
גרם להיגי יתר וחוסר יציבות, דבר שגרם בסופו של דבר לתאונה.

דין והכרעה:

נקודות המחלוקת העיקרית בין הצדדים היא בשאלת הגורם לתאונה, האם התאונה נגרמה כתוצאה מחוסר זהירותו
של הנאשם, ואף אולי כתוצאה מכך שהנאשם נרדם בזמן הנהיגה, או שמא כשל בצד גורם לחוסר שליטה ברכב,
או אולי כלי הרכב שיטה לכיוון רכב הנאשם וגורם לטטיתו לתוך הכווך, הם שגרמו לתאונה.

נקודות מחלוקת נוספת בין הצדדים, הנזקרת מנוקודת המחלוקת הראשונה, היא בשאלת האם הכשלים בצדדים נוצרו במהלך התאונה וכתוצאה ממנה, או שהכשלים בצדדים הם שגרמו לאיבוד השוליטה של הנאשם ברכוב ולקרות התאונה.

בכל הנוגע לננקודות המחלוקת הראשונה עמדת התביעה היא כי הסימנים מזרת התאונה הם סימנים של הירדמות, כתוצאה מהתלמידים הישרים שנוטרו בכורכר, ללא ניסיון חזרה לכביש. עמדת מומחה התביעה היא כי הסטייה המתונה של רכב הנאשם לתוכן הכורכר, היא המלמד על הירדמות או חוסר תשומת לב למתרחש בדרך שלפני בזמן הירידה מהכביש.

לעומת זאת עמדת ההגנה כפי שבאה לידי ביטוי בחווות הדעת מטעם המומחים מטעמה, תומכת בגרסה כי תקר בצדaggi האחורי ימנית הוא שגרם לאיבוד השוליטה, ולסתיה ימנית לתוכן הכורכר, לפגעה עצים, ולהתהפכות.

לאחר שיעינתי בחווות הדעת שהוגשו לי מטעם הצדדים, ולאחר ששמעתי את העדויות בתיק זה הגעתי למסקנה כי יש להעדיף באופן חד משמעי את גרסת התביעה על פני גרסת ההגנה, וזאת מהטעמים שיפורטו להלן:

ראשית, אני מקבל את קביעתו של מומחה התביעה, ד"ר איתמר שרון, כי הצדaggi האחורי ימנית שלחץ האoir בו נמור, יגרום להטיה שמאליה של הרכב בזמן עוקמה שמאליה, וזאת בשל העדר האחיזה של הצדaggi בכביש, ועל כן היגל האחורי ימנית יחליק ויסיט את הרכב **שמאליה**.

מצאים אלה מלמדים כי הכשל בצדaggi האחורי ימנית, לא הוא שגרם לתאונה. עובדתית רכב הנאשם סטה ימנית לכיוון השול הימני, ולכיוון הכורכר, הנמצא בצד הימני של הכביש. ואילו לו התאונה הייתה נגרמת בשל הכשל בצדaggi האחורי ימנית, או אז היה הרכב סוטה שמאליה ולא ימנית.

בנוסף, אני מקבל גם את קביעתו של ד"ר איתמר שרון, כי התקर בצדaggi האחורי ימנית של רכב הנאשם לא גרם לאיבוד אויר פתאומי, אלא לאיבוד אויר הדרגתני.

אני מקבל את קביעתו של מומחה ההגנה מר אבי מעוז, כי הכשל בצדaggi האחורי ימנית, גרם לחוסר יציבות של הרכב, לאיבוד שליטה, לסטייה של הרכב הנאשם ימנית, ולבסוף להתהפכות. כשל זה ככל שהשפיע, היה צריך לגרום להטיה הרכב שמאליה, ולא ימנית, קביעת מומחה התביעה, ד"ר איתמר שרון.

מומחה ההגנה, אבי מעוז, לא התייחס בחווות דעתו, לקביעת שלחץ אויר נמור בצדaggi האחורי ימניתibia להטיה שמאליה של הרכב. הימנעתו מלהתייחס לנושא זה, מלמדת כי איןנו חולק על קביעת זו, ונוננתת רושם כי אין בפי מומחה ההגנה תשובה לקביעת זו, שאינה מתישבת עם קוו ההגנה אותו הציגו המומחים מטעם הנאשם.

בנוסף, בקביעת מומחי התביעה, יש הגיון פנימי. מקובלות עלי הקביעת כי סטייה מתונה ימנית לתוכן הכורכר, בקטע כביש בו ישנה עוקמה שמאליה, מלמדת על תאונה שנגרמה כתוצאה מחוסר תשומת לב של נהג הרכב למתרחש בכביש לפני. המסקנה כי חוסר עירנות הנהג היא שגרמה לו שלא להגיב לתנאי הכביש, ולא להסיט את הגהה שמאליה, היא הגיונית ותואמת את המימצאים שמצאו הובחנו בזירת התאונה.

העובדת כי שעת התאונה הייתה 03:30 לפנות בוקר, תומכת אף היא נסיבתיות בקביעת מומחה הتبיעה, אף שאין בידי המדינה ראייה חד משמעית לשאלת ערנותו של הנאשם עובר לזמן התאונה.

אני מחליט לתת משקל מלא לעדותו של ע.ת/י שהuid כי סימני התלמידים ישרים על הוכרכר ללא סימני ניסיון חזרה שמאללה אל הכביש. כן אתן משקל מלא לעובדה כי הסטייה של הרכב הנאם, שלא הבצעה בחודש אלא במתינות, מעידה על סימני חוסר תשומת לב בדרך ולא על ניסיון לבРОוח מרכיב שיטין לכואורה את רכב הנאם.

לעומת זאת גרסת מומחי ההגנה כי תקר בגלגל הוא שגרם לאיבוד השילטה ולסטיטה ימינה, אינה מתיישבת עם היגיון. ניסיון החים מלמד שתקר בגלגל הגורר אחריו איבוד אויר הדרגתני, לא גורם לאיבוד שליטה מהיר ברכב. אין מדובר באירוע פתאומי המתרחש בהרף עין ונחיגה סבירה של נהג מן היישוב אמרה להבחן מבעוד מועד בירידה הדרגתית בלץ האoir באחד הגלגלים. ברור על פניו כי ירידה הדרגתית של לחץ אינה אמרה לגרור אבדן שליטה פתאומי ברכב.

זאת ועוד, אולי תרחש ההגנה היה מתקיים, לפיו תקר בגלגל האחורי ימני הוא שגרם להתרחשות התאונה, הרי שהיו צרכים להיות על הכביש סימנים של הגיאנט (מכלול הברזל עליו מותקן הצ מג). מתחומות הכביש בו אירעה התאונה, ומידות הצדדים בפני, עולה כי בכיש לא היו כל סימנים של הגיאנט. **המדובר בראיה חד משמעית לפיה עד לרגע עזיבת הרכב את האספלט היה עדין אויר בצ מג אשר חוץ בין מתחת הגיאנט לאספלט שמתוחתיו.**

מומחה ההגנה מר אבי מוז מתייחס לעניין העדר סימנים של הגיאנט על הכביש וקובע כי אלה לא נמצאו על הכביש בשל המרחק הקצר מקרונות התקר ועד לירידה לכוכרכר, וכן בשל כך שהכביש היה קר בשל שעת הלילה. מדובר בעניין בקביעות תמוותות, אשר אין מתיישבות עם ניסיון החים, עם תורת חקר תאונות הדרכים ולא נתמכות בכל ספרות חיצונית התומכת בהן. לחלוון לא מצאת זיקה בין טופרטורת האספלט להיעדר סימני גיאנט עליון לו אכן כשל הצ מג אשר הוביל לכואורה לאבדן השליטה. סימני חירצת מתחת גיאנט היו אמורים להימצא גם אם היה נע קר הרכב מרחוק קצר בלבד על האספלט. היעדר סימנים אלה תומך חד משמעית בנסיבות הבחן המשטרתי ושולב עניין את מצאי בוחן ההגנה.

אני מקבל את עמדת הتبיעה כי הפגימות והברגים שנמצאו בצ מג הרכב, לא גרמו לתאונה, אלא רובם ככלם נגרמו במהלך הנסיעה בכוכרכר, הפגיעה בעצים ובמהלך ההתהפקות של הרכב. אני קובע כי גם הבורג שנמצא בצ מג האחורי ימני, ושבتسويות גבוהה נגע בצ מג הרכב לכל היותר עשרות קילומטרים ממקום התאונה, לא גרם לאיבוד אויר פתאומי, ולמעשה לא הוא הגורם לתאונה.

בקביעתי כי אני מקבל את טיעוני הتبיעה, אני מסתמך גם על התרשומיות מעדות הנהג בחקירותו במשטרת, וכן בעדותו בפני בית המשפט. עדותו לא הותירה רושם של אמינותה. הנהג שלל בחקירותו אפשרות כי הוא נרדם בזמן הנהיגה, אך מנגד לא ידע לספק הסבר אפשרי והגויו ל��רות התאונה. כאשר נשאל הנאשם בחקירתו הראשית בבית המשפט על האפשרות כי הוא נרדם במהלך במהלך הנהיגה הוא ענה: **"בשם פנים ואופן לא נרדמתי".** (עמ' 7 לפרטוקול שורה 2). בהמשך, כאשר נשאל האם יכול להיות שהוא "חתר אותו", ענה: **"יכול להיות, אני לא זוכר".** (עמ' 7 לפרטוקול שורה 13).

ה הנאשם בעדותו של מחד את התרחש כי הוא נרדם בזמן הנהיגה, אך מנגד לא ספיק הסבר נגדו שיכל לשפוך או על הגורם לתאונה. התרשומיות מעדות הנאשם היא כי הוא לא מסר בעדותו את מלאה הפרטים שהוא יודע מקרוב על הגורמים לתאונה אף שלפי עדותו היה בערנות מלאה ולא נמצא כל סיבה מצדיקה

את אי ידיעת הפרטימ. אני מחייב שלא לחתם אמון בגרסת הנאשם.

בxicומי, טוען הסניגור כי בוחן התנועה מטעם התביעה, שבדק את זירת האירוע ואת הרכב, קבוע כי לפני התאונה לא היה כל פגם ברכב וכי מצבו של הרכב היה תקין לחילוץ עובר לתאונה. זאת בגין מומחה הצמיגים מטעם המאשימה, ד"ר איתמר שרון, שקבע בחוות דעתו כי עובר לתאונה היה תקר בצדיג האחורי ימני, על כן - טוען הסניגור - משלא היו מלא הפטרים לפני בוחן התנועה, אין להסתמך על אבחנתו כי התאונה לא נגרמה בשל כשל הרכב אלא בשל חוסר הזהירות מצד הנהג.

איןני מקבל טענה זו, שכן גם נמצא מנקודות הנחיה כי היה תקר בצדיג האחורי ימני לפני התאונה, וכן אני גם קובע (בכל אופן חדר גוף זר לਊר הצמיג אשר לא גרם להתקופצות שלו) וגם לא לאבדן מהיר של אויר מתוכו), הרי שאין בעובדה זו כדי להיטיב עם הנאשם, שכן כבר קבעתי לעיל כי אני מקבל את קביעת ד"ר איתמר שרון, שתקר זה **לא היה הגורם לתאונה**, משום שבמידה והתקר היה משפייע, הוא היה גורם לסתית הרכב שמאליה ולא היה גורם לסטייה ימינה לטור הכוורcer.

אשר על כן, אני קובע כי התאונה נגרמה עקב חוסר זהירותו וחוסר עירנותו של הנאשם אשר גרמו לו שלא להבחין בתנאי הדרך ובעקומה שמאליה בה הייתה מצוי. בהתאם ל"כל הדרך" לא סיפק הנאשם כל הסבר לסתית רכבו מהכਬיש ולא הוכח כי כל גורם גורם זר מתערב או תנאי הדרך הם שהפכו את התאונה לבלי נמנעת מבחינת הנאשם.

(ראה בעניין "כל הדרך" ע"פ 50/68 דגמי נגד מדינת ישראל וכן רע"פ 6368/02ALKIIM נגד מדינת ישראל, פסיקה המדוברת בעד עצמה ביחס לכל משפטו ותיק זה)

בנוסף, משקבعطي כי איבוד האויר בצדיג האחורי ימני היה הדרגתי, היה על הנאשם מיד כאשר הרגיש שרכו מאבד יציבות (אם הדבר גורר כלל אבדן יציבות - לגרסת ההגנה) , לעצור בצד הדרך, לבחון את מצב הצמיג, ולהחליף את הצמיג הפגום בגלגל רזרבי. ככל שהמדובר באבדן לחץ מתון, אין כל הצדקה לאיבוד שליטה מוחלט ברכב, וכל נהג סביר מן היישוב יכול לצריך להבחין באיבוד לחץ מסווג זה במסגרת התנהלותו הרגילה והסבירה כנהג. (ראה בעניין זה את הלכת דגמי לעיל)

לענין זה קובעת תקנה 27 (ב) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961 כדלהלן:

"לא ינהג אדם רכב אלא אם מבנהו של הרכב, ציודו, אביזרו, סימונו ונשיית מטענו הם בהתאם להוראות הפקודה או תקנות אלה, לרבות תנאים בהיתר וברישון."

בהתאם להוראות תקנה זו, מיד כאשר יכול לצריך היה הנהג לחוש כי דבר מה ברכב אינו כשרה, נדרש הוא לעצור את רכבו בצד הדרך, לעמוד מקרוב על מצב הצמיג, ולהחליף את הצמיג בגלגל רזרבי. בפרשה דן, אני מקבל באופן מוחלט את עמדת מומחי התביעה לפיה המדווח בירידה מתונה של הרכב לשטח שמחוץ לכਬיש, ללא פעלול של ניסיון השתלטות על רכב המאבד צמיג באופן פתאומי, ללא אבדן אויר המוביל למפגש של גיאנט עם אספלט וללא ניסיון חמייקה של נהג מרכב אחר המופיע בנתיבו. אין מדובר באירוע בו אבדן אויר מתון הצדיק או גרם לאבדן השליטה ברכב. אבדן הקשר של הנאשם עם המתרחש בכביש, הוא אשר הוביל לסטייה מהנתיב ול תאונה המתוארכת בכתב האישום.

בהתאם לכך, אני קובע כי הנאשם לא סתר את "כלל הדרך", סטה שלא כדי מנתיב נסיעתו, ללא כל סיבה או הצדקה לסתיה זו, איבד שליטה ברכבו וגרם לתאונת המתווארת בעבודות כתוב האישום ובכלל זה לנסיבות התאונת כמתואר בו. אני מרשיע את הנאשם בכל העבודות והעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

ניתנה היום, כ"ז ניסן תשע"ה, 15 אפריל 2015, במעמד הצדדים.