



ת"ד 7188/09/20 - מדינת ישראל נגד שי דוד

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

ת"ד 7188-09-20 מדינת ישראל נ' דוד
בפני כבוד השופט, סגן הנשיא נאיל מהנא

בעניין: מדינת ישראל
ע"י פרקליטות מחוז ירושלים

המאשימה

נגד

שי דוד

ע"י ב"כ עו"ד ירון שיטרית וצביקה מוזס

הנאשם

הכרעת דין

החלטתי להרשיע את הנאשם בכלל העבירות המיוחסות לו בכתב האישום למעט בגרימת חבלה של ממש ממנה אני מזכה את הנאשם.

האישום

1. כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו את העבירות הבאות:

נהיגה בקלות ראש, עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961 (להלן: "**פקודת התעבורה**");

גרימת חבלה של ממש, עבירה לפי סעיף 38(3) לפקודת התעבורה;

התנהגות הגורמת נזק, עבירה לפי סעיף 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "**תקנות התעבורה**"), בצירוף סעיף 38 לפקודת התעבורה;

נהיגה במהירות שאינה סבירה, עבירה לפי סעיף 51 לתקנות התעבורה;

סטייה מנתיב, עבירה לפי סעיף 40 לתקנות התעבורה.

עמוד 1



עובדות כתב האישום

2. עפ"י המתואר בכתב האישום, ביום 23.10.19 בשעה 06:30, נהג הנאשם ברכב פרטי, בכביש מס' 367 מכיוון מחסום הל"ה לכיוון גוש עציון.
3. לאחר שעבר את מחסום הל"ה, פנה הנאשם בעקומה חדה ימינה כשהוא נוהג בחוסר זהירות ובמהירות שאינה תואמת את תנאי הדרך, איבד שליטה על הרכב, סטה שמאלה, נכנס לנתיב הנגדי והתנגש עם דופן רכבו הימני בחזית רכב אחר שנסע בכיוון הנגדי.
4. כתוצאה מהתאונה נגרמו לנהג הרכב המעורב ול-3 נוסעים ברכבו פגיעות גוף אשר בעקבותיהם הם פונו באמבולנס לבית החולים.
5. במעשיו המתוארים לעיל, נהג הנאשם בחוסר זהירות וללא תשומת לב מספקת לתנאי הדרך וגרם לנזקים לכלי הרכב המעורבים. נטען בכתב האישום כי הנאשם נהג בקלות ראש או ברשלנות או במהירות שיש בה בנסיבות המקרה סכנה לציבור אף אם היא פחותה מהמהירות המקסימלית שנקבעה.

תשובת הנאשם לאישום

6. הנאשם הודה כי הוא סטה מנתיב נסיעתו אולם הכחיש כי הוא נהג במהירות שאינה תואמת את הדרך וכפר באחריות לתאונה. הנאשם הכחיש את הפגיעות שאירעו למעורבים בתאונה, טען כי לא נגרמו להם חבלות כלשהן.

הראיות

7. מטעם המאשימה העידו העדים הבאים:
רס"ב עמרם סבן, בוחן תאונות דרכים, אשר גבה את הודעת הנאשם (ת/2), ערך מזכר (ת/3);
רס"ב מיכאל כהן, השוטר אשר עובד עם הנאשם באותה יחידה, ערך דוח פעולה (ת/4) וכן שרטוט של זירת התאונה (ת/5);
רס"ר אוראל שטרית, סייר תנועה אשר משרת יחד עם הנאשם באותה יחידה, ערך דוח פעולה (ת/5) וכן שרטוט של מקום התאונה (ת/7);
רס"ב שמואל עוזרי, בוחן התנועה אשר ערך דוח בוחן (ת/8), לוח תצלומים (ת/9), מסמך ביקור בזירת התאונה מיום 30.03.20 (ת/10), מזכר מיום 30.03.20 (ת/11), מזכר מיום 03.04.20 (ת/12).
כמו כן העידו עומר אבו גניה נהג הרכב המעורב, מוחמד מנאצרה אשר ישב ברכב המעורב מאחור בצד ימין, ראיד אלסודי שישב ברכב המעורב במושב ליד הנהג.
כל המסמכים הרפואיים של הנהג והנוסעים ברכב המעורב הוגשו בהסכמה (ת/1).

8. מטעם הנאשם העיד **הנאשם בעצמו**.



גדר המחלוקת

9. אין מחלוקת כי רכב הנאשם סטה מנתיב נסיעתו. המחלוקת מתמקדת בשאלת סיבת הסטייה. המאשימה טוענת כי הגורם לתאונה היה מהירות נסיעתו של הנאשם שלא תאמה את תנאי הדרך, ומנגד הנאשם טוען כי גורם זר מתערב, היה הגורם לתאונה שכן מדובר בכביש רטוב לאחר גשם שירד באותו יום.
10. בסיכומיו טוען הנאשם כי כשל בתשתית הכביש, "הצפה" ממי הגשם, חומר מחליק על הכביש או כשל בצמיג היו הגורמים לסטיית רכב הנאשם מהנתיב ולא מהירות נסיעתו של הנאשם.
11. הנאשם טוען בסיכומיו כי קיים ניגוד עניינים אצל היחידה החוקרת, וכי היא התרשלה בחקירת נסיבות התאונה בין היתר בכך שהבוחן הגיע לזירה רק מספר חודשים לאחר התאונה, לא בדק את התאמת הנוזקים ברכבים ואף לא אם קיים כשל ברכב.
- כאן המקום לציין כי מדובר בנאשם שהינו שוטר שנהג ברכב פרטי כאשר היה בדרכו לעבודה. אין מחלוקת שאין מדובר בנהיגה מבצעית.

כלל הדרך- נהג שסטה מנתיבו חזקה שהתרשל

12. אין מחלוקת לעניין האופן שבו התרחשה התאונה. בהתאם למתואר בכתב האישום, רכב הנאשם סטה מנתיב נסיעתו שמאלה לנתיב הנגדי, שם פגע ברכב המעורב שהגיע מהכיוון הנגדי.
13. הלכה פסוקה היא שסטיית נהג מנתיב נסיעתו יש בה משום הוכחה לכאורה לרשלנות נהיגתו. עתה, מוטל על הנאשם הנטל להוכיח כי לא התרשל אלא גורם אחר שלא בשליטתו גרם לסטייה.
14. יפים לענייננו דברי בית המשפט ע"פ (י-ם) 1713/93 **בוקובזה נ' מ"י** (פורסם בנבו, 07.06.93):

"אכן אין בהחלטה על הכביש כשלעצמה כדי להוכיח רשלנות, אולם אין להשוות החלטה למעבר לצידו השני של הכביש והתהפכות בצד שמאל של הכביש. נהיגה כדן ובזהירות 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. בכך 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, פד"י ד', 504, 523). הנאשם מצידו יכול להמציא עדות מטעמו הסותרת את הראיה לכאורה של נהיגה בלתי זהירה, בניגוד לכל כיוון ואופן מותרים"

וכן דברי בית המשפט בע"א 446/82 **בלגשווילי (בר-ריס) נ' אלגבארין**, פ"ד מב(2) 737:

אמת נכון הדבר, שההחלטה על הכביש אינה, כשלעצמה, מהווה ראיה ניצחת בדבר רשלנותו של הנהג. יכול להיות שהיה במקום כתם של שמן או שהיה מכשול אחר בכביש, או שנגרם הדבר על-ידי גורם חיצוני זה או אחר, אך אינני מוכן לומר, שההחלטה אינה מהווה ראיה כלשהי בדבר רשלנות הנהג, משמע שהיא עובדה נייטרלית לחלוטין. אין טבעה של מכונית להחליק על גבי הכביש מאליה. לכאורה,



מצביעה ההחלטה על אי-נקיטת אמצעי זהירות נאותים מצד הנהג. רשלנות זו עשויה להתבטא בדרכים שונות: או שהנהג נסע במהירות מופרזת, או שלא האט את מהירות נסיעתו כאשר נוכח לדעת שהכביש הינו רטוב, וזאת במיוחד בעת היכנסו לסיבוב בכביש, או שלחץ על הבלמים בצורה פתאומית מדי בהתחשב בתנאי הכביש, או שהפנה את הגה המכונית בתנועה חדה, או שמצב הצמיגים במכוניתו לא היה תקין וכו'.

אינני מוכן לעשות כאן כל בחנה בין טענת החלטה סתם לבין הידרדרות לתוך המסלול הנגדי עקב החלטה. בשני המקרים הייתי מעביר אלהנאשם או אל הנתבע את הנטל להביא ראיה בדבר הנסיבות שיכלו להביא לידי החלטה המכונית. ההבדל בין המשפט הפלילי והמשפט בנזיקין אזרחיים (כמו במקרה שלפנינו) הינו, שבמשפט הפלילי, אם לאחר שמיעת כל הראיות נשאר בלב השופט ספק סביר באשמת הנהג, אזי יזכה, ואילו במשפט האזרחי תיפול ההכרעה על-פי מאזן ההסתברויות".

15. מכאן, עצם הסטייה מעידה על רשלנות, ומי שטוען אחרת עליו ההוכחה (ראו: רע"פ 6842/02 יהודה נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 21.08.02)).

16. מהו הנטל הראייתי המוטל על הנאשם בנסיבות דנן. בית המשפט קבע כי: "שאלת המפתח הנה, אפוא, האם עלה בידי המערער לבקוע סדק, ולו ברמה של ספק סביר, במסקנה הנסיבתית, לפיה תאונת הדרכים שבה היה מעורב, נגרמה בשל התרשלנות" (ע"פ (י-ם) 9006/05 ירון נ' מ"י (פורסם בנבו, 17.04.05)).

האם סטיית הנאשם מנתיב הנסיעה הייתה נמנעת

הגורם לסטייה

17. ככלל, על המאשימה מוטל הנטל להוכיח את המיוחס לנאשם ברמה הנדרשת במשפט פלילי למעלה מכל ספק סביר (ראה: י' קדמי **על הראיות**, חלק רביעי, מהדורה תש"ע-2009, עמ' 1648). במקרה דנן, כאשר הנאשם טוען לגורם זר מתערב אשר היווה גורם להתרחשות התאונה שאינו קשור בו, מוטל על כתפיו הנטל לשכנע כי לא בשל חוסר זהירותו ואופן נהיגתו התרחש הדבר, אלא בשל אותו גורם (ראו: ע"א 110/78 ספיאשוילי נ' מור, פ"ד לד(2) 589).

18. כבר עתה אציין, כי לא מצאתי שהנאשם הצליח לנטוע ספק סביר בגרסת המאשימה שהאחריות לתאונה ולתוצאותיה רובצת על כתפיו.

19. לאחר שבחנתי את הראיות, לא מצאתי ממש בגרסתו של הנאשם שכן הוא לא הוכיח כי סטיית הרכב למסלול הנגדי נגרמה מסיבה שאינה קשורה באופן נהיגתו.

20. מסקנת הבוחן הייתה כי הנאשם נסע בכביש לעקומה חדה ימינה, עם כביש רטוב, הוא סטה שמאלה באובדן שליטה ונכנס לנתיב הנגדי והתנגש עם דופנו הימני בחזית של רכב המעורב שהגיע בנסיעה בנתיב הנגדי.

21. הבוחן שלל כי כשל בתשתית או כשל מכאני או כשל בשדה הראייה היה גורם לתאונה ועל כן לא נותר אלא לקבוע אלא שהגורם האנושי היה הגורם לתאונה קרי, נהיגתו הרשלנית של הנאשם כפי שיוסבר להלן.

תוואי הדרך שדה הראיה ומהירות הנסיעה המותרת

22. התאונה אירעה בכביש 367 שהינו דרך שאינה עירונית בה המהירות המותרת היא 80 קמ"ש. בקטע הכביש בו ארעה התאונה ישנו נתיב נסיעה אחד לכל כיוון עם קו הפרדה לבן רצוף במרכזו, קווי שול צהובים, בצדדיו שול צר לאחריו כורכר.
23. בהתאם לחוות דעת הבוחן המשטרתי, מדובר בכביש אספלט סלול תקין, קיימת עקומה חדה ימינה, ומכיוון הגעת רכב הנאשם מוצב תמרור 427 - קצה קטע של מהירות מיוחדת (50).
24. בהתאם לחוות דעת הבוחן המשטרתי שדה הראיה של הנאשם לכיוון העקומה הוא 1 ק"מ שכן מכיוון נסיעתו עד לעקומה הכביש ישר. יחד עם זאת, קבע הבוחן כי הכביש בנוי על גבעות ולכן שדה הראיה אינו פתוח רצוף לאורך כל המרחק, אך נפתח לעקומה שוב ממרחק של 300 מ' לפני הכניסה לעקומה וניתן לראות את כל רוחב הכביש. עוד ציין המומחה כי הכביש מתעקל בחדות ימינה ולא ניתן לראות להמשך העקומה אלא רק לאחר הכניסה אליה במהלך נסיעה בתוכה.
25. אין מחלוקת כי המהירות המותרת בקטע הכביש בו אירעה התאונה הינה 80 קמ"ש. על פי ממצאי הבוחן העקומה נבדקה ונמצאה תקינה ביחס למהירות המותרת במקום. בהינתן כי הרדיוס בעקומה הנ"ל הינו 102.82 מ', המהירות הקריטית להחלקה הינה לפחות 82 קמ"ש, דהיינו מדובר במהירות תקינה.
26. הבוחן נחקר בבית המשפט ביחס למקדם החיכוך שנבחר על ידו וציין כי כאשר מדובר בכביש אספלט תקין אזי המקדם הוא 0.7 ואילו בכביש רטוב המקדם הוא 0.5. הוא הסביר כי במקרה דנן כאשר מדובר בכביש רטוב ובמהירות מותרת מעל 50 קמ"ש אזי מדובר במקדם שנע בין 0.45 לבין 0.75 והוא השתמש במקדם הנמוך ביותר, דהיינו 0.45 שזה לטובת הנאשם (עמ' 15, ש' 28-33).
27. הבוחן נחקר לעניין תשתיות הדרך וחזר וציין כי מסקנתו היא שהתאונה לא נגרמה עקב כשל בתשתית. אמנם עולה על פי חומר הראיות כי הבוחן מילא דו"ח מפגע לפיו במקום התאונה קיים "חוסר תמרורי המתריע על עקומה והגבלת מהירות" אולם הבוחן הסביר בעדותו בבית המשפט כי אין בכך משום כשל שגרם לתאונה.
- לעניין זה אציין כי גם אם אקבל את הטענה כי במקום קיים חוסר בתמרור המתריע על עקומה הרי שהנאשם עצמו כבר בחקירתו במשטרה ציין כי מדובר בכביש המוכר לו וכי הוא נסע בו בעבר (ת/2, ש' 15-16). בעדותו בפני ציין הנאשם כי הוא מכיר את הכביש היטב (עמ' 36, ש' 31).
- בנסיבות אלה, לא מצאתי שהעד תמרור היה הסיבה לסטיית הנאשם מנתיב נסיעתו. הנאשם מכיר את הכביש היטב, היה מודע לקיומה של העקומה והיה עליו לנהוג בזהירות המתבקשת בעת כניסתו לעיקול, על אחת כמה כאשר מדובר בכביש רטוב.
28. עוד נחקר הבוחן לעניין השיפוע בכביש שנקבע על ידו כ- "שיפוע עליה 4" מעלות. הבוחן אישר כי הוא לא מדד שיפוע צד ולכן הוא לא יכול לשלול שיש שיפוע שלילי לרעת הנאשם. יחד עם זאת, הנאשם לא הביא כל ראיה כי אכן קיים שיפוע צד ולכן טענתו בעניין זה הינה השערה בלבד. בנוסף, גם אם הנאשם היה מוכיח שקיים שיפוע צד לא ברור כיצד הדבר היה יכול לסייע לו בהגנתו ובהעדר ראיות לעניין זה, אין לקבל



טענת הנאשם בהקשר לשיפוע צד. בנסיבות אלה, אני דוחה טענות הנאשם בדבר כשל בכביש.

הבוחן נשאל אם בנוסחה שחישב היה מציב שיפוע אפס כלומר לא חיובי ולא שלילי האם זה היה משפיע על התוצאה והשיב כי זה היה משפיע במעט והייתה מתקבלת מהירות נמוכה יותר (עמ' 30, ש' 28-30; עמ' 31, ש' 12-1).

בעניין זה אציין כי גם אם המהירות המותרת במקום גבוהה במעט ואינה מתאימה לתנאי הדרך הרי שבמקרה דנן היה על הנאשם להתאים את נהיגתו ולנסוע במהירות נמוכה יותר מהמהירות המותרת.

בחקירתו הנגדית הסביר הבוחן המשטרתי כי מסקנתו לפיה הנאשם סטה מנתיב נסיעתו כתוצאה ממהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך, מבוססת על עדות הנאשם עצמו ועדותו של הנהג המעורב. לטענת הבוחן, הנהג המעורב מסר כי הוא הבחין ברכב הנאשם מזגזג לפני ההתנגשות. הנאשם עצמו אף מסר כי הרגיש שהחלק האחורי ברכב מחליק מה שנקרא "היגוי יתר". הבוחן הסביר כי הנהג מרגיש שההגה בורח לו שמאלה ולכן הוא מתקן בהיגוי ימינה שההטיה היא בהיגוי יתר ולכן החלק האחורי של הרכב בורח שמאלה לכיוון הכוח הצנטריפוגלי. עוד הסביר הבוחן כי אם הכביש חלק אזי היה מצופה שלא תהיה זריקה של החלק האחורי בלבד אלא שהרכב יזרק כולו מחוץ לעקומה. **"בעצם הזריקה של החלק האחורי של הרכב מביאה אותי לתובנה שמדובר בנסיעה במהירות שלא מתאימה לדרך"** (עמ' 16, ש' 15-23).

הבוחן שלל את האפשרות שהרכב החליק כתוצאה "מהצפה" והסביר כי אם הייתה החלקה כתוצאה מביטול האחיזה בכביש אזי הוא לא היה מצפה שרק החלק האחורי ינסה לברוח אלא שהרכב כולו יצא מחוץ לעקומה (עמ' 32, ש' 23-26). עוד אציין הבוחן לעניין זה כי טענה בדבר הצפה עלתה לראשונה בבית המשפט וכי הנאשם לא טען זאת קודם לכן.

29. בחקירתו מיום 01.01.20, מסר הנאשם כי הרכב שלו החליק כאשר החלק האחורי שלו ברח שמאלה. לטענתו, הוא ניסה בשלב זה להשתלט על הרכב אולם הרכב איבד שליטה וסטה לנתיב הנגדי. כאשר נשאל הנאשם לגבי המהירות בה נסע במועד התאונה השיב: **"לא זוכר אני חושב שלא נסעתי מהר"** (ת/2 ש' 9-10). לאחר מכן כאשר הוצגה בפניו ההנחה כי איבוד השליטה על הרכב כפי שציין נובע מכניסה במהירות לא סבירה לעקומה, הוא השיב: **"לא יודע, הרכב החליק הכביש היה רטוב מגשם"** (ת/2 ש' 19-20).

30. בחקירתו בבית המשפט טען הנאשם תחילה כי מהירות נסיעתו הייתה **"ממש נסיעה איטית יחסית למהירות שנוסעים שם וגם יותר זהיר בגלל שמדובר בכביש רטוב"** (עמ' 35, ש' 31-33). לאחר מכן ציין **"נסעתי במהירות נמוכה לא יותר מ- 80 קמ"ש במיוחד שאתה מגיע לסיבוב"** (עמ' 36, ש' 1).

31. לעניין אופן ההחלקה שינה הנאשם את גרסתו בחקירתו בבית המשפט וטען כי **"לפני שהחלק האחורי החליק שמאלה, תוך כדי הכניסה לסיבוב הייתה לי איבוד שליטה ובעקבות הסיבוב הרכב שלי החליק. מבחינת מה שקרה שם אני זוכר, יש הבדל למה שהיה"** (עמ' 38, ש' 5-7). כאשר נשאל לעניין טענתו שהחלק האחורי החליק השיב הנאשם: **"בין היתר גם החלק האחורי החליק לי שמאלה"** (עמ' 38, ש' 10-11). התרשמתי כי הנאשם שינה את גרסתו בבית המשפט וזאת נוכח מסקנת הבוחן שאם החלק האחורי של הרכב החליק תחילה אזי מדובר בהיגוי יתר כלומר נסיעה במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך.



32. במהלך חקירתו חזר הנאשם שוב ושוב על כך שהוא לא יודע מהי סיבת ההחלטה והעלה השערות שונות ומשונות שיכולות היו להתרחש כגון: כתם שמן "לא יודע מה היה בכביש שגרם להחלטה, הבוחן לא היה ולא יצא לשטח על פי החוק היה אמור להגיע, אולי היה כתם שמן, או היה מיץ ששפך אוטו זבל. יודע שהרכב החליק מה גרם לא יודע, מים על הכביש שהיו או כתם שמן" (עמ' 39, ש' 1 (3- ובהמשך: "נהגתי במהירות שכן מתאימה לתנאי הדרך וגם היה כביש רטוב, משהו גרם לרכבי להחליק על הכביש ואני לא יודע מה זה, אם הייתי יודע זה משהו אחר, אם אני יודע שיש כתם על הכביש אנסה להתחמק ממנו, פה פשוט הרכב החליק ולא יכולתי לעשות כלום" (עמ' 39, ש' 16 (18-).

33. בנסיבות אלה, התרשמתי כי גרסתו הראשונית של הנאשם בהודעתו במשטרה, מדויקת יותר וכי הוא ידע ליתן הסבר מדויק יותר לאופן התרחשות ההחלטה קרי; שחלקו האחורי של הרכב החליק תחילה. נתון המתיישב גם עם גרסת נהג הרכב המעורב.

34. אין מחלוקת שהכביש היה רטוב מגשם כך גם על פי עובדות כתב האישום. יחד עם זאת התאמת מהירות הנסיעה לתנאי הדרך ומזג האוויר פורשה לא אחת בפסיקה ואף הובהרה על די בית המשפט העליון בע"פ 8827/01 ישראל שטרייזנט נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 13.07.03).

"מהירות הנסיעה בכלי רכב חייבת להיות סבירה: לתאום את הנסיבות, את תנאי הדרך ואת התנועה בה. המהירות הסבירה אינה ניתנת לכימות מראש (להבדיל מן המהירות המירבית המותרת) ונגזרת היא, בין השאר, מתנאי השטח, מתנאי הראות, ממזג האוויר וכו'. אין דומה המהירות הסבירה ביום גשום למהירות הסבירה ביום בהיר; אין דומה המהירות הסבירה בדרך עקלקלה למהירות הסבירה בדרך ישרה...".

35. כידוע נקבע על ידי המחוקק מהי מהירות הנסיעה המותרת בכביש. אולם, אין די בהוראה זו ומוטלת חובה על כל נהג ליתן דעתו לתנאי הדרך והתנועה בה באופן שיקיים בידו השליטה המוחלטת ברכב ובהתאם לכך להתאים את מהירות נסיעתו.

תקנה 51 לתקנות התעבורה קובעת מהי "מהירות סבירה" -

"לא ינהג אדם רכב אלא במהירות סבירה בהתחשב בכל הנסיבות ובתנאי הדרך והתנועה בה, באופן שיקיים בידו השליטה המוחלטת ברכב".

מוסיפה תקנה 52 וקובעת כי:

"בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב נוהג רכב להאיט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך או לרכוש,"

36. לאמור, נקבעה על ידי מתקין התקנות חובה לנוהג רכב להאיט את מהירות הנסיעה בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך או לרכוש.

37. יפים לענייננו דברי בית המשפט העליון ברע"פ 6338/99 בוחניק נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 25.10.99) -



נהיגה במהירות סבירה היא כלל העובר כחוט השני בתקנות התעבורה (תקנה 51). נהיגה במהירות סבירה היא מושכלת יסוד של כל אוחז הגה. המהירות הסבירה אינה ניתנת להגדרה כמותית מראש (להבדיל מהמהירות המרבית המותרת), המהירות הסבירה נגזרת, בין היתר, מתנאי השטח הנאי הראות, מזג האוויר וכו'. לא דומה המהירות הסבירה ביום גשום למהירות הסבירה ביום בהיר, ולא דומה המהירות הסבירה בדרך עקלקלה למהירות הסבירה בדרך הישר (ההדגשה שלי - נ.מ.).

(ראו גם: דברי כב' השופט חשין בע"פ 8827/01 שטרייזנט ישראל נ' מדינת ישראל פד"י נז(5) 506).

38. אין חולק כי האירוע ארע עת הכביש היה רטוב כך גם על פי כתב האישום "כשהכביש רטוב מהיורה שירד במהלך הלילה". יחד עם זאת לא מצאתי כי מדובר בנסיבה שיש בה כדי להסביר את הסטייה, אלא להפך. הדבר מסביר את רשלנותו של הנאשם שלא התאים את מהירות נסיעתו לתנאי הדרך ומזג האוויר.

אין זה מתקבל על הדעת שכל אימת שהכביש רטוב מגשם, הנהג יראה עצמו פטור מכללי הדרך המחייבים אותו לנהוג בהתאם למהירות הסבירה באותם תנאים.

בהקשר זה אציין כי הנאשם הסביר כי נסיעתו בכביש הייתה בדרך לעבודה לאחר שהתקשרו אליו והודיעו לו על מקרה טראגי של אדם המתגורר ביישוב ואשר מנסה להתאבד. הנאשם עשה דרכו על מנת להציל אותו אדם ומשם נסע לעבודה כאשר בדרך ארעה התאונה.

עיבוד גרסה זו של הנאשם עם נסיבות אירוע התאונה יכולים להסביר כי הנאשם נסע במהירות בשל אותו עיכוב שהיה בדרכו לעבודה.

39. לאור כל האמור, הנאשם לא הוכיח כי סטיית רכבו למסלול הנגדי נגרמה מסיבה שאינה קשורה באופן נהיגתו ובנסיבות אלו אני קובע כי רכב הנאשם סטה לנתיב הנגדי עקב נהיגתו הרשלנית והיא יכלה להימנע אילו הוא התאים את מהירות נסיעתו לתנאי הדרך.

הפגיעות שנגרמו למעורבים בתאונה

40. הנאשם הכחיש כאמור כי לנוסעי הרכב המעורב נגרמו פגיעות כלשהן. המאשימה הגישה בהסכמה את החומר הרפואי וכל נוסעי הרכב נחקרו בפניי.

41. מעדותם של נהג הרכב המעורב והנוסעים עמו עולה כי הם פונו באמצעות אמבולנס לבית החולים. אכן אין מדובר בפגיעות גופניות או פציעות כלשהן וכלל הנוסעים טופלו ושוחררו באותו יום מבית החולים. השאלה אם ניתן להגדיר את הפגיעות שנגרמו לנוסעי הרכב המעורב כחבלות של ממש היא שאלה כבדת משקל ולהלן התייחסותי אליה.

42. סעיף 38 לפקודת התעבורה קובע כי:

"הורשע אדם -

(1) על עבירה מן המפורטות בתוספת הראשונה;

(2) על עבירה מן המפורטות בתוספת השניה, שגרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם או ניזוק רכוש;

עמוד 8



(3) על עבירת תעבורה או על עבירה אחרת הנובעת מנהיגת רכב שגרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם חבלה של ממש,

דינו - בנוסף לכל עונש אחר - פסילה מקבל או מהחזיק רשיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משלושה חדשים. אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרט בפסק הדין, להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר."

43. לאמור, סעיף 38(3) לפקודת התעבורה קובע עונש מינימום של פסילת רישיון של שלושה חודשים לאדם שהורשע בכל עבירת תעבורה בה נחבל אדם חבלה של ממש.

44. המחוקק ביקש לאבחן באמצעות סעיף 38 לפקודת התעבורה בין גרימת חבלה לאדם לבין גרימת חבלה של ממש. בשונה מההגדרה בחוק העונשין שמתייחסת לעבירה של תקיפה סתם שלא גרמה לחבלה (סעיף 379 לחוק העונשין) לבין תקיפה שגרמה לחבלה של ממש (סעיף 380 לחוק העונשין), פקודת התעבורה מציבה הגדרה צרה יותר, אשר באה לאבחן בין סוגי החבלות וטיבן ובוודאי שפגיעה של מה בכך איננה מהווה חבלה של ממש על פי פקודת התעבורה.

בע"פ 53/69 **כהנא נ' מדינת ישראל**, פ"ד כג(1) 375 נקבע כי חבלה של ממש בהקשר לפקודת התעבורה משמעה חבלה שאיננה של מה בכך **"אמת, לא כל חבלה שנגרמה עקב עבירת התנועה מחייבת פסילה, שכן סעיף 38 (3) הנ"ל מדבר על חבלה של ממש... חבלה של ממש היא חבלה שאיננה רק סריטה, שפשוף או חבלה אחרת של מה בכך"**.

(ראו גם: רע"פ 11438/04 **שירן כהן נ' מדינת ישראל** (פורסם בנבו)).

בענייננו, מעיון בתיעוד הרפואי שהוגש בהסכמה וכן מעדותם של נוסעי הרכב המעורב עולה כי הם נבדקו בבית החולים, ולאחר שלא היו ממצאים כלשהם הם שוחררו והופנו בחלקם להמשך מעקב רפואי

45. למעלה מן הצורך אציין כי סעיף 38(3) לפקודת התעבורה צוין בכתב האישום כחלק מהוראות החיקוק שעל פיהן מואשם הנאשם. יחד עם זאת, אין מדובר בהוראת חיקוק שמהווה עבירה בפני עצמה אלא נסיבה הקובעת את העונש לצד עבירת תעבורה בה נחבל אדם חבלה של ממש. לכן לדעתי סעיף זה לא אמור להופיע כסעיף עצמאי בכתב האישום אם כי כסעיף נלווה לעבירת תעבורה בה נחבל אדם.

46. בנסיבות אלה, לאחר שעיינתי בתיעוד הרפואי ושמעתי את עדותם של המעורבים בתאונה בפניי, אני קובע כי לא נגרמו למי מהמעורבים חבלות של ממש, ולכן מצאתי לזכות את הנאשם מעבירה זו.

פגמים בחקירה

האם יכולים לאיין את אחריות הנאשם

47. טרם אסיים את הכרעת הדין אתייחס בקצרה לטענת ההגנה לליקויים בהתנהלות המאשימה בכך שבוחן תאונות דרכים לא הגיע לזירת התאונה וכן בכך שרכב הנאשם לא נלקח לבדיקה ולא בוצעו התאמת נזקים.



אכן מוטב היה שבוחן תנועה יגיע למקום התאונה בזמן אמת, יאסוף את הממצאים ויערוך את הבדיקות בתנאי השטח שהיו קיימים בעת אירוע התאונה. יחד עם זאת, פעמים רבות הצורך בפינוי הזירה, פתיחת צירי תנועה או הצלת חיים מכתבים הגעה של בוחן במועד מאוחר יותר, לא בתנאים אופטימליים, ובהפרשים של מספר ימים או של מספר חודשים.

הגעת הבוחן לשטח בזמן אמת עלולה לקבוע ממצאים מדויקים יותר לגבי אופן התרחשות התאונה, מקום האימפקט, סימני הבלימה, חלקים שמתפזרים בזירה ועוד.

בענייננו, הגם שבוחן התנועה לא הגיע לשטח בזמן אמת הרי שוטרי סיור הגיעו מייד לאחר התרחשות התאונה וערכו מזכרים. לא נמסר למי מהם שקיים כשל כלשהו בכביש או ברכב, והראיה היא שהם ציינו כי הכביש היה רטוב אך לא מעבר לכך.

זאת ועוד, ביצוע הבדיקות על ידי הבוחן במועד מאוחר יותר לא פגעה בהגנת הנאשם בצורה כלשהי, שכן לא נטען כי היה שינוי בכביש או בטופוגרפיה של האזור או בתמרורים הקיימים וכל תנאי השטח נותרו כפי שהיו בעת אירוע התאונה. יתירה מכך, אף כי בעת ביקורו במקום הכביש לא היה רטוב, הבוחן ידע לציין בחוות דעתו כי בעת התאונה הכביש היה רטוב והדבר קיבל ביטוי לטובת הנאשם בנתוני המדידה שבחוות הדעת.

עוד ובנוסף, בענייננו לא היתה מחלוקת לגבי ממצאי התאונה, שכן אין חולק לגבי אופן התרחשות התאונה וכי ההתנגשות ארעה בנתיב הנגדי קרי בנתיב נסיעת הרכב המעורב כאשר הכביש היה רטוב. על כן אי הגעה למקום בזמן אמת לא היה בה כדי לשנות מעובדות מוסכמות אלה.

לעניין התאמת הנזקים, הבוחן הסביר כי במקרה דנן כלל לא היה צורך בהתאמת הנזקים כי הרי אין מחלוקת כי רכב הנאשם סטה מנתיב נסיעתו ופגע ברכב המעורב בנתיב נסיעת הרכב המעורב.

48. יחד עם זאת, גם אם נראה באי הגעת בוחן לזירת התאונה בזמן אופטימלי, כלומר בזמן אמת, כמחדל חקירתי, הרי אין בדבר כדי להביא לזיכויו הנאשם.

הכלל הוא כי מחדלי חקירה אין בהם כשלעצמם כדי להביא לזיכויו של נאשם, אם חרף מחדלי החקירה הונחה תשתית ראיתית מספקת להוכחת אשמתו בעבירות שיוחסו לו (ראו: ע"פ 8187/11 פלוני נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 19.08.13), ע"פ 8447/11 סולימאן נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 24.9.12).

49. לאור האמור, אני קובע כי לא קיים חשש שמא הגנת הנאשם קופחה ולא מצאתי שמדובר במחדלים אשר גרמו קושי לנאשם להתמודד כראוי עם חומר הראיות העומד לחובתו ולא היה בכך כדי לקפח את הנאשם בהגנתו. אציין כי מארג הראיות והעדויות שהוצגו בפניי מצביעות מעל לספק סביר על כך שהנאשם שסטה ממסלול נסיעתו עקב מהירות נסיעתו הבלתי סבירה לתנאי הכביש וגרם להתנגשות עם הרכב המעורב שהגיע מהכיוון הנגדי. לא התרשמתי כי נגרמה עקב התאונה למי מהנפגעים חבלה של ממש.

סוף דבר

אני מרשיע את הנאשם בכלל העבירות המיוחסות לו בכתב האישום למעט בגרימת חבלה של ממש ממנה אני מזכה את הנאשם.



ניתנה היום, ה' אב תשפ"א, 14 יולי 2021, במעמד הצדדים