



ת"ד 6650/04/12 - מדינת ישראל נגד מאור אליה

בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

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

בעניין: מדינת ישראל ע"י לשכת תביעות תנועה נגב

המאשימה

נגד

מאור אליה ע"י ב"כ עו"ד סער רשף ועו"ד
דוד נפטולייב

הנאשמים

הכרעת דין

ע"פ כתב האישום ביום 21.3.2011, סמוך לשעה 3:30 כאשר נהג הנאשם עם רכבו בכביש 34 מבאר שבע לאשקלון סמוך ליישוב יושיביה, סטה הנאשם עם רכבו לצד הדרך עלה על הכורכר, נתקל בעצים, והתהפך. כתוצאה מהתאונה נחבלו הנאשם והנוסע שישב עמו ברכב, ופונו לבית החולים סורוקה, לטיפול רפואי.

כתב האישום מייחס לנאשם עבירות של **נהיגה בחוסר זהירות**, בהתאם לתקנה 40 (א) לתקנות התעבורה התשכ"א - 1961, **סטיה מנתיב נסיעה** בהתאם לתקנה 40 (א) לתקנות התעבורה התשכ"א - 1961, **גרימת תאונת דרכים נזק וחבלה** בהתאם לתקנה 21 (ב) (2) לתקנות התעבורה, ועבירת **חבלות של ממש** בהתאם לסעיף 38 (3) לפקודת התעבורה.

תמצית ראיות הצדדים:

מטעם התביעה העידו, ע.ת/1 **רס"מ יעקב פרטוש**, בוחן תנועה שבחן את זירת התאונה, וחקר לאחר מכן את הנאשם. וכן הוגשו דו"ח פעולה שערך **דודו דהן**, וכן חוות דעת מומחה **ד"ר איתמר שרון**. בהסכמת הצדדים, לא העידו שני עדים אלה בבית המשפט, ולא נחקרו בחקירה נגדית.

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

ראיות התביעה:

ע.ת/1 רס"מ יעקב פרטוש,
הגיש לבית המשפט את המוצגים הבאים: ת/1 דו"ח בוחן תנועה. בדו"ח המתאר את הממצאים מזירת התאונה נכתבו הדברים הבאים:



"מזג אויר בהיר, ראות טובה, כביש חשוך לקראת צומת יושיביה, המוארת בתאורת רחוב"

"כביש בינעירוני דו מסלולי, שני נתיבים לכל כיוון עם הפרדה של מעקה בטיחות מבטון, כביש אספלט יבש תקין. נעשתה סריקה של 150 מטר לאחור, לא נמצאו ממצאים על הכביש שיכלו לגרום לתאונה".

בפרק הממצאים ומשמעותם

נכתב בדוח כדלהלן:

"נמצאו סימני ירידה של הרכב מהכביש לכורכר. עצים שנפגעו מפגיעת הרכב. חלקים מהרכב שניתקו ממנו במהלך תנועתו. שברי זכוכיות. תפזורת חפצים מהרכב".

בפרק המסקנות נכתב בדוח:

"מחומר החקירה בתיק אני מסיק כי פרטי שנסע על כביש 34 מכיוון כללי באר שבע לאשקלון בהגיעו לק"מ 1 ירד ימינה מהכביש לכורכר פגע בעצים והתהפך. בבדיקת תקינות של הרכב, לא נמצא כשל שגרם לתאונה. הממצאים בזירת התאונה, ירידה 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 הפרטי מאור אליה".

בחקירתו הנגדית בבית

המשפט נשאל ע.ת/1 האם יתכן שהתאונה נגרמה כתוצאה מרכב שפגע ברכב הנאשם וכתוצאה מכך גרם לו לסטות ימינה להיכנס לכורכר ולהתהפך. בתשובתו ענה העד כי התלמים הישרים שנותרו מיד לאחר התאונה על שביל הנסיעה בכורכר, מעידים כי הגורם לתאונה לא היה רכב שסטה לכיוון רכב הנאשם, שכן במקרה זה האינסטינקט הטבעי של כל נהג הוא לשבור נגד כיוון הרכב המתקרב, ומיד לאחר מכן ליישר ולחזור לנהיגה במסלול המקורי. העובדה כי במקרה זה התלמים שנותרו במסלול בו נסע הנאשם, הם ישרים, ללא הטייה חזרה למסלול הנסיעה המקורי, מעידים כי אין מדובר בתאונה שנגרמה כתוצאה מרכב שסטה לכיוון רכב הנאשם, כך לדברי העד.

עוד הוסיף העד, בתשובה

לשאלות בית המשפט, כי אילו הגורם לתאונה היה רכב שסטה לכיוונו, הרי שהסטייה לכורכר הייתה צריכה להיות חדה, ואילו במקרה זה הסטייה לכורכר, היתה 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 הנאשם לכיוון הכורכר.

בת/6 ניתן לראות בתמונות

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

בחקירתו במשטרה שהוגשה

כת/7 סיפר הנאשם כי מצבו המכני של הרכב עובר לתאונה היה תקין. (ת/7 שורה 8). וכן מסר כי הוא שנהג ברכב בזמן התאונה. (שורה 18). כאשר נשאל האם יכול להיות שנרדם ענה הנאשם: "לא יודע". (שורה



24). על השאלה האם היו עוד רכבים על הכביש ענה הנאשם: "לא זוכר".

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 מציין המומחה כי

בצמיגים ישנם מספר סימני פגיעה. בצמיג **האחורי שמאלי** ישנם שתי פגיעות, האחת היא קרע בצמיג. הפגיעה השנייה היא בורג פיליפס הנעוץ אלכסונית בתוך תעלת הצמיג. בצמיג **הקדמי ימני** יש צביטה חלולה שגובהה 25 מ"מ ורוחבה 30 מ"מ. בצמיג **האחורי ימני** יש צמד צביטות, ובנוסף בסוליית הצמיג בתחתית תעלה נעוץ בורג פיליפס חלוד שגרם לנקר, וכן ברזל עגול שתפוס אלכסונית בצמיג.

המומחה קובע בחוות דעתו כי

כל הפגיעות הנ"ל בצמיג, **אינן פגיעות שגרמו להתרחשות התאונה**, אלא קרו במהלך התאונה וכתוצאה ממנה.

ראיות ההגנה:

במסגרת פרשת ההגנה העיד הנאשם להגנתו.

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

"ממצא זה מלמד לדעתי על שליטה ברכב עד לנקודה בכביש שבה איבוד האוויר בצמיג אחורי ימני, הגיע ככל הנראה לרמה קריטית עקב התקר דבר שגרם לחוסר יציבות פתאומי ברכב, והרכב סטה לימין לשול ולכורכר ואז עקב המדרגה שבין שפת השול לכורכר בעומק של 15-16 ס"מ, שהנאשם לא יכול היה לדעת על קיומה, איבד הנהג שליטה באופן טוטאלי (ומידי) ברכב, והרכב ירד למדרון, פגע עם דופן ימין בעצים שבתחתית המדרון, התהפך ונעצר על צדו".

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

"נהג הרכב שלט ברכב כמעט לכל אורך העקומה מרחק של כ-184 מ' דבר המצביע על ריכוז, ותשומת לב לדרך ולא על הרדמות, ואיבוד השליטה ברכב תוך ירידה לימין הדרך ובהיותו במרחק של 40 מ' לפני סיום העקומה ותחילת הישורת נגרמה עקב התקר בגלגל אחורי ימני ברכב אשר גרם לחוסר יציבות ברכב באותה נקודה קריטית בעקומה".

בחוות דעת מומחה נוסף מטעם ההגנה, גבריאל ברבי, קובע המומחה כי איבוד האוויר ההדרגתי בגלגל הימני אחורי גרם להיגוי יתר וחוסר יציבות, דבר שגרם בסופו של דבר לתאונה.

דין והכרעה:

נקודת המחלוקת העיקרית בין הצדדים היא בשאלת הגורם לתאונה, האם התאונה נגרמה כתוצאה מחוסר זהירות של הנאשם, ואף אולי כתוצאה מכך שהנאשם נרדם בזמן הנהיגה, או שמא כשל בצמיג שגרם לחוסר שליטה ברכב, או אולי כלי רכב שסטה לכיוון רכב הנאשם וגרם לסטיתו לתוך הכורכר, הם שגרמו לתאונה.



נקודת מחלוקת נוספת בין הצדדים, הנגזרת מנקודת המחלוקת הראשונה, היא בשאלה האם הכשלים בצמיגים נוצרו במהלך התאונה וכתוצאה ממנה, או שהכשלים בצמיגים הם שגרמו לאיבוד השליטה של הנאשם ברכב ולקרות התאונה.

בכל הנוגע לנקודת המחלוקת הראשונה עמדת התביעה היא כי הסימנים מזירת התאונה הם סימנים של הירדמות, כתוצאה מהתלמים הישרים שנותרו בכורכר, ללא ניסיון חזרה לכביש. עמדת מומחה התביעה היא כי הסטייה המתונה של רכב הנאשם לתוך הכורכר, היא המלמד על הירדמות או חוסר תשומת לב למתרחש בדרך שלפניו בזמן הירידה מהכביש.

לעומת זאת עמדת ההגנה כפי שבאה לידי ביטוי בחוות הדעת מטעם המומחים מטעמה, תומכת בגרסה כי תקר בצמיג האחורי ימני הוא שגרם לאיבוד השליטה, ולסטייה ימינה לתוך הכורכר, לפגיעה בעצים, ולהתהפכות.

לאחר שעיינתי בחוות 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 צמיג אחורי ימני שלחץ האויר בו נמוך, יגרום להטיה שמאלה של הרכב בזמן עקומה שמאלה, וזאת בשל העדר האחיזה של הצמיג בכביש, ועל כן הגלגל האחורי ימני יחליק ויסיט את הרכב **שמאלה**.

ממצאים אלה מלמדים כי הכשל בצמיג האחורי ימני, לא הוא שגרם לתאונה. עובדתית רכב הנאשם סטה ימינה לכיוון השול הימני, ולכיוון הכורכר, הנמצא בצד הימני של הכביש. ואילו לו התאונה הייתה נגרמת בשל הכשל בצמיג האחורי ימני, אז היה הרכב סוטה שמאלה ולא ימינה.

בנוסף, אני מקבל גם את קביעתו של ד"ר איתמר שרון, כי התקר בצמיג האחורי ימני של רכב הנאשם לא גרם לאיבוד אויר פתאומי, אלא לאיבוד אויר הדרגתי.

אני מקבל את קביעתו של מומחה ההגנה מר אבי מעוז, כי הכשל בצמיג האחורי ימני, גרם לחוסר יציבות של הרכב, לאיבוד שליטה, לסטייה של רכב הנאשם ימינה, ולבסוף להתהפכות. כשל זה ככל שהשפיע, היה צריך לגרום להטיית הרכב שמאלה, ולא ימינה, כקביעת מומחה התביעה, ד"ר איתמר שרון.

מומחה ההגנה, אבי מעוז, לא התייחס בחוות דעתו, לקביעה שלחץ אויר נמוך בצמיג אחורי ימני יביא להטיה שמאלה של הרכב. הימנעותו מלהתייחס לנושא זה, מלמדת כי אינו חולק על קביעה זו, ונותנת רושם כי אין בפי מומחה ההגנה תשובה לקביעה זו, שאינה מתיישבת עם קו ההגנה אותו הציגו המומחים מטעם הנאשם.

בנוסף, בקביעת מומחי התביעה, יש הגיון פנימי. מקובלת עלי הקביעה כי סטייה מתונה ימינה לתוך הכורכר, בקטע כביש בו ישנה עקומה שמאלה, מלמדת על תאונה שנגרמה כתוצאה מחוסר תשומת לב של נהג הרכב למתרחש בכביש לפניו. המסקנה כי חוסר עירנות הנהג היא שגרמה לו שלא להגיב לתנאי הכביש, ולא להסיט את ההגה שמאלה, היא הגיונית ותואמת את הממצאים שבוצעו הבוחן בזירת התאונה.



- העובדה כי שעת התאונה היתה 3:30 לפנות בוקר, תומכת אף היא נסיבתית בקביעת מומחה התביעה, אף שאין בידי המדינה ראיה חד משמעית לשאלת ערנותו של הנאשם עובר לזמן התאונה.
- אני מחליט לתת משקל מלא לעדותו של ע.ת/1 שהעיד כי סימני התלמים ישרים על הכורכר ללא סימני ניסיון חזרה שמאלה אל הכביש. כן אתן משקל מלא לעובדה כי הסטייה של רכב הנאשם, שלא התבצעה בחדות אלא במתינות, מעידה על סימני חוסר תשומת לב לדרך ולא על ניסיון לברוח מרכב שסיכן לכאורה את רכב הנאשם.
- לעומת זאת גרסת מומחי ההגנה כי תקר בגלגל הוא שגרם לאיבוד השליטה ולסטייה ימינה, אינה מתיישבת עם ההיגיון. ניסיון החיים מלמד שתקר בגלגל הגורר אחריו איבוד אור הדרגתי, לא גורם לאיבוד שליטה מהיר ברכב. אין המדובר באירוע פתאומי המתרחש בהרף עין ונהיגה סבירה של נהג מן הישוב אמורה להבחין מבעוד מועד בירידה הדרגתית בלחץ האויר באחד הגלגלים. ברור על פניו כי ירידה הדרגתית של לחץ אינה אמורה לגרור אבדן שליטה פתאומי ברכב.
- זאת ועוד, אילו תרחיש ההגנה היה מתקיים, לפיו תקר בגלגל האחורי ימני הוא שגרם להתרחשות התאונה, הרי שהיו צריכים להיות על הכביש סימנים של הג'אנט (מכלול הברזל עליו מותקן הצמיג). מתמונות הכביש בו אירעה התאונה, ומעדויות הצדדים בפני, עולה כי בכביש לא היו כל סימנים של הג'אנט. **המדובר בראייה חד משמעית לפיה עד לרגע עזיבת הרכב את האספלט היה עדיין אויר בצמיג אשר חצץ בין מתכת הג'אנט לאספלט שמתחתיו.**
- מומחה ההגנה מר אבי מעוז מתייחס לעניין העדר סימנים של הג'אנט על הכביש וקובע כי אלה לא נמצאו על הכביש בשל המרחק הקצר מקרות התקר ועד לירידה לכורכר, וכן בשל כך שהכביש היה קר בשל שעת הלילה. המדובר בעיני בקביעות תמוהות, אשר אינן מתיישבות עם ניסיון החיים, עם תורת חקר תאונות הדרכים ולא נתמכות בכל ספרות חיצונית התומכת בהן. לחלוטין לא מצאתי זיקה בין טמפרטורת האספלט להיעדר סימני ג'אנט עליו לו אכן כשל הצמיג אשר הוביל לכאורה לאבדן השליטה. סימני חריצת מתכת ג'אנט היו אמורים להימצא גם אם היה נע כך הרכב מרחק קצר בלבד על האספלט. היעדר סימנים אלה תומך חד משמעית במסקנות הבוחן המשטרתי ושולל בעיני את ממצאי בוחן ההגנה.
- אני מקבל את עמדת התביעה כי הפגיונות והברגים שנמצאו בצמיגי הרכב, לא גרמו לתאונה, אלא רובם ככולם נגרמו במהלך הנסיעה בכורכר, הפגיעה בעצים ובמהלך ההתהפכות של הרכב. אני קובע כי גם הבורג שנמצא בצמיג האחורי ימני, ושבסבירות גבוהה ננעץ בצמיג הרכב לכל היותר עשרות קילומטרים ממקום התאונה, לא גרם לאיבוד אור פתאומי, ולמעשה לא הוא הגורם לתאונה.
- בקביעתי כי אני מקבל את טיעוני התביעה, אני מסתמך גם על התרשמותי מעדות הנהג בחקירתו במשטרה, וכן בעדותו בפניי בבית המשפט. עדותו לא הותירה רושם של אמינות. הנהג שלל בחקירתו אפשרות כי הוא נרדם בזמן הנהיגה, אך מנגד לא ידע לספק הסבר אפשרי והיגיוני לקרות התאונה. כאשר נשאל הנאשם בחקירתו הראשית בבית המשפט על האפשרות כי הוא נרדם במהלך הנהיגה הוא ענה: **"בשום פנים ואופן לא נרדמתי"**. (עמ' 7 לפרוטוקול שורה 2). בהמשך, כאשר נשאל האם יכול להיות שמשו "חתך אותו", ענה: **"יכול להיות, אני לא זוכר"**. (עמ' 7 לפרוטוקול שורה 13).
- הנאשם בעדותו שלל מחד את התרחיש כי הוא נרדם בזמן הנהיגה, אך מנגד לא סיפק הסבר נגדי שיוכל לשפוך אור על הגורם לתאונה. התרשמותי מעדות הנאשם היא כי הוא לא מסר בעדותו את מלוא הפרטים שהוא יודע מקרוב על הגורמים לתאונה אף שלפי עדותו היה בערנות מלאה ולא נמצאה כל סיבה המצדיקה



את אי ידיעת הפרטים. אני מחליט שלא לתת אמון בגרסת הנאשם.

- בסיכומיו, טוען הסניגור כי בוחן התנועה מטעם התביעה, שבדק את זירת האירוע ואת הרכב, קבע כי לפני התאונה לא היה כל פגם ברכב וכי מצבו של הרכב היה תקין לחלוטין עובר לתאונה. זאת בניגוד למומחה הצמיגים מטעם המאשימה, ד"ר איתמר שרון, שקבע בחוות דעתו כי עובר לתאונה היה תקר בצמיג האחורי ימני, על כן - טוען הסניגור - משלא היו מלוא הפרטים לפני בוחן התנועה, אין להסתמך על אבחנתו כי התאונה לא נגרמה בשל כשל ברכב אלא בשל חוסר הזהירות מצד הנהג.
- איני מקבל טענה זו, שכן גם אם נצא מנקודת הנחה כי היה תקר בצמיג האחורי ימני לפני התאונה, וכך אני גם קובע (בכל אופן חדר גף זר לתוך הצמיג אשר לא גרם להתפוצצות שלו וגם לא לאבדן מהיר של אוויר 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 משפיע, הוא היה גורם לסטיית הרכב שמאלה ולא היה גורם לסטייה ימינה לתוך הכורכר.
- אשר על כן, אני קובע כי התאונה נגרמה עקב חוסר זהירותו וחוסר עירנותו של הנאשם אשר גרמו לו שלא להבחין בתנאי הדרך ובעקומה שמאלה בה היה מצוי. בהתאם ל"כלל הדרך" לא סיפק הנאשם כל הסבר לסטיית רכבו מהכביש ולא הוכח כי כל גורם גורם זר מתערב או תנאי הדרך הם שהפכו את התאונה לבלתי נמנעת מבחינת הנאשם.
- (ראה בעניין "כלל הדרך" ע"פ 50/68 דגני נגד מדינת ישראל וכן רע"פ 6368/02 אלקיים נגד מדינת ישראל, פסיקה המדברת בעד עצמה ביחס לכלל משפטי ותיק זה)
- בנוסף, משקבעתי כי איבוד האוויר בצמיג האחורי ימני היה הדרגתי, היה על הנאשם מיד כאשר הרגיש שרכבו מאבד יציבות (אם הדבר גרר 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 וצריך להבחין באיבוד לחץ מסוג זה במסגרת התנהלותו הרגילה והסבירה כנהג. (ראה בעניין זה את הלכת דגני לעיל)

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

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

בהתאם להוראות תקנה זו, מיד כאשר יכול וצריך היה הנהג לחוש כי דבר מה ברכב אינו כשורה, נדרש הוא לעצור את רכבו בצד הדרך, לעמוד מקרוב על מצב הצמיג, ולהחליף את הצמיג בגלגל רזרבי. בפרשה דנן, אני מקבל באופן מוחלט את עמדת מומחי התביעה לפיה המדובר בירידה מתונה של הרכב לשטח שמחוץ לכביש, ללא פעולה של ניסיון השתלטות על רכב המאבד צמיג באופן פתאומי, ללא אבדן אוויר המוביל מפגש של ג'אנט עם אספלט וללא ניסיון חמיקה של נהג מרכב אחר המופיע בנתיבו. אין המדובר באירוע בו אבדן אוויר מתון הצדיק או גרם לאבדן השליטה ברכב. אבדן הקשר של הנאשם עם המתרש בכביש, הוא אשר הוביל לסטייה מהנתיב ולתאונה המתוארת בכתב האישום.



בהתאם לכך, אני קובע כי הנאשם לא סתר את "כלל הדרך", סטה שלא כדין מנתיב נסיעתו, ללא כל סיבה או הצדקה לסטייה זו, איבד שליטה ברכבו וגרם לתאונה המתוארת בעובדות כתב האישום ובכלל זה לתוצאות התאונה כמתואר בו. אני מרשיע את הנאשם בכל העובדות והעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

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