

ת"ד 11770/03/17 - מדינת ישראל נגד יצחק יהודה רפפורט

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

ת"ד 11770-03-17 מדינת ישראל נ' רפפורט
בפני כבוד השופט ארנון איתן

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

יצחק יהודה רפפורט

הנאשם

הכרעת דין

מבוא:

1. על פי העובדות ביום 31.12.16 בשעה 23:40 או בסמוך לכך, נהג הנאשם ברכב פרטי תוצרת הונדה מ.ר. 2274150 (להלן: "הרכב") בכביש 60 מכיוון צפון לכיוון דרום. אותה שעה נהג אליעזר גלברד, ברכב פרטי תוצרת טויוטה מ.ר. 9782227 (להלן: "הרכב המעורב") בנתיב הנגדי בכביש 60 מדרום לצפון, מול כיוון נסיעת הנאשם.
2. על פי האישום נהג הנאשם ברשלנות, סטה עם רכבו לנתיב הנגדי, תוך חציית קו הפרדה רצוף והתנגש ברכב המעורב שהגיע מולו בנתיב הנגדי.
3. בכך נטען בכתב האישום גרם הנאשם לתאונת דרכים, אשר כתוצאה ממנה נחבל בגופו חבלות של ממש בדמות של שבר ופריקה ברגל ימין. תחת הרדמה מלאה בוצעה החזרה פתוחה של השבר והפריקה באמצעות פלטות ובורג, כן בוצע גבס מלא ובשל כך נזקק לאשפוז וטיפול. כן נחבל חבלה של ממש נהג הרכב המעורב בדמות של שברים בכף רגל ימין, שבר בצלע 10 משמאל, דימום בבטן, חתך בראש וחתך שטחי בברך שמאל ואף הוא נזקק לאשפוז וטיפול וכן ניזוקו שני כלי הרכב.
4. בהתאם יוחסו לנאשם העבירות הבאות:
התנהגות הגורמת נזק, עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה תשכ"א 1961 (להלן: "פקודת התעבורה").
סטייה מנתיב נסיעה (נסיבות מחמירות) עבירה לפי סעיף 40 לתקנות התעבורה תש"ל 1970 (להלן: "תקנות התעבורה").

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

נהיגה בקלות ראש, עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה.

נהיגה משמאל לקו הפרדה רצוף בדרך, עבירה לפי תקנה 36 ג' לתקנות התעבורה.

התשובה לאישום:

5. במסגרת תשובתו לאישום כפר הנאשם וטען, כי לא נהג ברשלנות וכי מדו"ח הבוחן עולה, כי היה קרע בצמיג. על פיו זה המקור להתרחשות התאונה.

הראיות:

6. העד המרכזי מטעם התביעה הינו הבוחן אמיר כרמל (להלן: "הבוחן") שמסר, כי הגיע לזירת התאונה והבחין כי חזית הרכב התנגשה עם חזית הרכב המעורב. הבוחן הוסיף, כי כלי הרכב לא הוזזו, במקום לא היה אימפקט של חריצה בכביש, אלא פיזור חלקי פלסטיק וחלקי רכב, דבר שמעיד על מהירות נמוכה יחסית. הבוחן הצביע על העובדה, כי התנגשות התרחשה בנתיב הנסיעה של הרכב המעורב. עוד הוסיף כי ביצע בזירת התאונה מדידות, צילומים וכן גבה עדויות. (ת1 דו"ח פעולה בוחן מיום 1.1.17).

7. דו"ח הבוחן (ת/3) מציין ביחס לזירה: "לילה, תאורת כביש פועלת, ראות טובה, בהגיעי מזג אויר נאה, קודם התאונה במהלך הלילה ירד גשם" ביחס לשדה הראייה צוין, כי כל אחד מהנהגים יכול היה לראות את מקום הפגיעה ממרחק 80 מטר.

8. ביחס לנזקים לכלי הרכב צוין, כי ברכב מעיכה חזיתית בצד שמאל, כיפוף במכסה מנוע, כריות אויר קדמיות פתוחות. ברכב המעורב קיימת מעיכה בחזית בצד שמאל, כיפוף מכסה מנוע, כריות אויר פתוחות. כאן המקום להוסיף, כי המבחן שערך לכלי הרכב בוצע במגרש כלי רכב בפתח תקווה (מזכר מיום 12.1.17 סומן ת/4) בהתאם לו נבדקו הרכב המעורב, כשההגה היה "תפוס" אבל קיימת הייתה תנועה קלה של הגלגלים, ההגה היה תקין, הצמיגים שלמים ודוושית הבלם תקינה. ביחס לרכב הנאשם צוין: "הצמיגים תקינים למעט צמיג קדמי שמאלי ללא אוויר. בצמיג זה נראה קרע בדופן החיצונית של הצמיג וכן פגיעה בג'נט. נזק תאונתי. הגר שבור: גלגל ההגה מסתובב סביב מספר פעמים ללא תגובת הגלגלים. נשמעים רעשים מהציר של ההגה. בלמים: משאבת הבלם המרכזית שבורה, המיכל התנתק מהמשאבה ונראה שבר ברור בחיבור בין השניים. במגע יד במשאבה מורגש שיש מעט נוזל בלם"

9. הבוחן מוסיף, כי במקום פיזור פלסטיקה בין הרכבים בנתיב הנסיעה של הרכב המעורב. בכיוון נסיעת הרכב עד למקום התאונה לא נמצאו חלקי רכב או צמיגים כלשהם. מבחינת התמרור במקום צוין, כי קיים קו הפרדה רצוף וכפול.

10. במסגרת הממצאים קובע הבוחן, כי מדובר בתאונה חזיתית בין שני כלי רכב, המצביעים על מקום ההתנגשות בנתיב נסיעת הרכב המעורב, כשחזית הרכב פגעה בחזית הרכב המעורב. הבוחן מוסיף, כי במקום התאונה כביש

אספלט תקין, מישורי ונתיב נפרד לכל כיוון המופרד בקו הפרדה רצוף וכפול. על פיו הכביש היה רטוב מעט ממי גשמים כשהתאונה התרחשה בלילה והראות טובה במקום.

11. הבוחן מוסיף, כי כלי הרכב היו תקינים עובר לתאונה, והנזקים שנראים נגרמו כתוצאה מהתאונה ולא קדמו לה. על פיו הגורם לתאונה הוא אנושי, כשהנאשם סטה לנתיב הנגדי עבר על פני קו הפרדה רצוף וגרם לתאונה.

12. הודעתו של נהג הרכב המעורב מר אליעזר גלברד, הוגשה בהסכמה (ת/7). על פיה, נהג על הציר כשהוא לבד ברכב חגור ונוסע באיטיות. לאחר צומת המשטרה הבריטית היה מעט עומס אז נאלץ להאט את מהירות הרכב ופתאום כך לדבריו, ראה רכב "**עף מהנתיב נגדי לנתיב שלי, מחליק לנתיב שלי**". (שורות 2-3 להודעה). עוד ציין, כי ניסה לברוח ימינה כדי למנוע את התאונה אבל לא הייתה אפשרות, והרכב התנגש בו בנתיב שלו. עוד הוסיף, כי ניסה לצאת מהדלת אך ללא הצלחה והמתין עד להגעת מד"א, ופינויו לבית החולים. עוד ציין, כי הרכב היה תקין לחלוטין ולאחר טסט, "**הנה בלמים וצמיגים תקינים**". וכן לא הרגיש גשם או בעיה אחרת בכביש.

13. במסגרת פרשת הגנה העיד הנאשם וכן הוגשה הודעתו בהסכמה (ת/6). הנאשם מסר בעדותו כי הוא מכיר את הכביש בו נסע היטב, וכי קיים בו שדה ראייה והוא מודע היה לקיומו של עיקול, אולם הוא נסע בהתאם למהירות המותרת במקום. במסגרת חקירתו הנגדית ציין הנאשם, כי אביו לקח את הרכב שבועיים קודם לכן לבחינת "טסט" וכן ציין, כי כלי הרכב היה תקין באותו היום. הנאשם אישר את הודעתו במשטרה בה מסר, כי כשהגיע לעיקול הכביש לחץ קצת על הבלם, וכן את העובדה, כי לחיצה חזקה מדי בסיבוב עלולה הייתה להיות מסוכנת, בוודאי כשהכביש רטוב. הנאשם לא שלל את האפשרות, כי ייתכן והאירוע התרחש כתוצאה מהחלקה על כביש רטוב (ראו עמ' 10 ש' 1-8).

14. בסיכומיה טענה ההגנה כי יש לזכות את הנאשם מהטעם שעניינו הכשל בצמיג שגרם לירידת אויר ממנו כפי שציין הבוחן. על פיה אין הוכחה האם הקרע בצמיג נגרם לפני או אחרי התאונה, ובמצב דברים זה עובד הספק לטובת הנאשם. ההגנה הוסיפה, כי הבוחן כלל לא היה מודע לכך שישנו קרע בצמיג ועל כן לא בדק אם קיים היה גורם זר על הכביש שגרם לכך. על פיה העובדה שהבוחן רשם בשטח כי אין אויר בגלגל אף מחזקת את טענתה.

15. טענה נוספת מתייחסת לעובדה, כי הבוחן לא קיים את הנוהל שעניינו "בדיקת צמיגים" המחייב את הבוחן לפרק את הצמיג לאחר תאונה. בנסיבות אלו, כך נטען, לא יכול היה לקבוע שהכשל בצמיג הוא כתוצאה מהתאונה.

16. ההגנה הוסיפה, כי לא ייתכן שהברזל של הג'אנט יתעקם, וכיסוי הפלסטיק המחובר אליו יוותר במקומו לאחר התאונה (ת' 2 - צילום מס' 6).

17. באשר להודעת הנאשם ועדותו בבית המשפט ביקשה ההגנה שלא לתת לכך משקל יתר, ודאי לא להסבירו מדוע החליק אלא רק לעובדות עצמן, או כדברי סנגורו: "**החלקתי בלמתי אלו עובדות לומר למה החלקתי זה לא בדיעתי...**" (עמוד 13 ש' 10-12).

דין והכרעה:

עמוד 3

18. המחלוקת המרכזית במקרה זה נוגעת בעיקרה לאופן התרחשות התאונה, האם קרע או חתך שנמצא על הצמיג הקדמי שמאלי של רכב הנאשם הוא שגרם לכך כטענת ההגנה, שמא הגורם לתאונה נעוץ באופן בו נהג הנאשם כטענת המאשימה?
19. כאמור, עמדת ההגנה, כי יש בכך להצביע בהעדר ראיה פוזיטיבית הסותרת זאת, כדי ליצור את הספק הנדרש בדבר העדר אחריותו של הנאשם לקרות התאונה, או במילים אחרות, לא ניתן לשלול את האפשרות, כי כשל בצמיג או חפץ זר אחר שהיה מונח על הכביש קודם לתאונה, הוא שגרם לסטייה אותה ביצע הנאשם אל הנתיב הנגדי ולקרות התאונה.
20. בטרם אדון בכך ראוי להדגיש, כי ההגנה אינה חולקת על הסטייה אל הנתיב הנגדי לתאונה ותוצאותיה (פרוטוקול מיום 16.7.17 וכן פרוטוקול מיום 17.10.17 עמוד 8 שורה 28).
21. עמדתי, כי לאור חומר הראיות הקיים בתיק ניתן לקבוע כי התביעה הוכיחה, מעל ספק סביר, את העובדות שבכתב האישים.
22. כאמור, אין חולק כי רכבו של הנאשם נסע על ציר 60 ובעיקול הכביש (ק"מ 118) מתרחשת התאונה, כשרכב הנאשם סוטה אל הנתיב הנגדי ופוגע ברכב המעורב (ת' 5 - תמונות 1-4 ת/1).
23. ההגנה כאמור טוענת, כי אין הוכחה האם הקרע בצמיג נגרם לפני או אחרי התאונה, והבוחן כלל לא היה מודע לכך שישנו קרע בצמיג ועל כן לא בדק אם ישנו חפץ זר על הכביש שגרם לכך. דין טענה זו להידחות. הבוחן מצוין בדו"ח (ת/3 פרק 9) שעניינו ממצאים ומשמעותם: פיזור פלסטיקה בין הרכבים בנתיב הנסיעה של רכב 2, בכיוון נסיעת רכב 1 עד למקום התאונה לא נמצאו חלקי רכב או צמיגים כלשהם. משמעם של דברים, כי הבוחן בדק את הכביש ולא מצא פריטים או חפצים זרים הקשורים ברכב ושלא ברכב. בעדותו בבית המשפט הוסיף הבוחן, כי אם היה כשל בצמיג היה מצפה לראות שם משהו שגרם לכך. (עמוד 5 שורות 27-28). ובהמשך: "אם הכשל היה לפני התאונה, הייתי מחפש משהו בכביש שגרם לזה, נגיד פאנצ'ר, לא נמצאו חלקי רכב, הכביש היה נקי ולא היה שום דבר שמסביר את הקרע בצמיג" (שורות 30-31). ובעת שנשאל האם היה מצפה שקרע כזה ישאיר משהו על הכביש השיב: "לא, אבל הייתי מצפה שמשהו יגרום לקרע כזה לפני כן" ובהמשך אף הדגיש כי הגורם לקרע, היא המכה עם הרכב המעורב. (עמוד 6 שורות 4-5). בנסיבות אלו ניתן לקבוע, כי הגורם לפגיעה בצמיג והקרע שנמצא בו היא התאונה עצמה.
24. יתר על כן, הבוחן הסביר במסגרת חקירתו הנגדית, כי הוא לא בדק מה פגע בצמיג, אולם הוא יכול לקבוע כי מדובר בחלק חד מרכב. על פיו יכול הדבר להיגרם מהרכב המעורב או מהרכב עצמו, כשהוא סבור שהדבר נגרם מהרכב עצמו. בעניין זה ראוי להפנות לת/5 תמונה 4 ממנה עולה, כי חלקי הפח שבכנף קדמי מצד שמאל מצויים במגע עם הצמיג, דבר המחזק את מסקנתו של הבוחן.
25. טענה נוספת בפי ההגנה, היא העובדה כי הבוחן לא עבד בהתאם לנוהל בדיקת צמיג. בפתח הדברים, אציין כי לא הוצג שום נוהל בעניין זה, על אף העובדה שהבוחן אישר כי הוא קיים. בכל מקרה, החקירה הנגדית התייחסה לכך באופן כללי ומבלי לעמת את הבוחן עם פעולות נדרשות בהתאם לו. יתר על כן, הבוחן הדגיש כי מבחינתו ועל סמך הידע והניסיון שנצבר, יכול היה הוא לקבוע כי מדובר בנזק שנגרם לצמיג בעקבות התאונה. ואף בעת שהתבקש לתאר את הנוהל ציין: "הרעיון הכללי הוא לקחת את הצמיג, אם בזירה אם במגרש, לבדוק אותו, להחזיק

26. **אותו. בתאונות קלות כמו כאן, הצמיג נשאר אצלנו, אם עולה שיש צורך בבדיקה הוא יבדק** (עמוד 6 שורות 24-26). כפי שציינתי הבוחן לא עומת ספציפית עם סעיפי הנוהל אולם הדגיש, כי לא בכל מקרה יפורק הצמיג, ואף לא במקרה זה משום אופי התאונה. יחד עם זאת, וכפי שציין הצמיג נבדק על ידו והדברים באים לידי ביטוי כאמור בבדיקות שערך במגרש. בנסיבות אלו ראיתי לדחות את טענה זו.

26. טענה נוספת שהועלתה נוגעת לעובדה, כי לא ייתכן כי הג'אנט יתעקם כפי שהתרחש והכיסוי המחובר אליו לא ישתחרר מהגלגל. אף דין טענה זו להידחות. מעבר לעובדה כי בטענה זו הנחה שלא ברור על מה היא נסמכת, ציין הבוחן בעדותו באופן מפורש, כי בהחלט ייתכן מצב שכיסוי הפלסטיק יישאר במקומו על אף פגיעה תוצר תאונה. (עמוד 5 שורות 18-19).

27. אוסיף, כי גם בעובדה כי קיים שוני בין הצילום של הגלגל בזירה לבין הצילום במגרש לא מצאתי ממש. ייתכן בהחלט כי הדבר נעוץ בעובדה, כי כשכלי הרכב הורם מהמקום והועבר אל המגרש נשמט הכיסוי מהגלגל. אוסיף, כי קיומו של הכיסוי בזירה מסביר גם את העובדה, כי בשעת הלילה ובעת הגעת הבוחן לזירה לא הבחין הוא, כי קיים קרע בגלגל או פגיעה בג'אנט, ועל כן ציין רק את העובדה כי חסר אוויר בצמיג, אולם בבדיקה מעמיקה שהתבצעה במגרש הבחין כאמור בפרטים. למעלה מן הצורך, אומר כי אין בכך כדי להשפיע בכל מקרה על השאלה שבמחלוקת כפי שהובאה לעיל.

28. אך בכך לא די, שהרי גם גרסת הנאשם ועדותו בבית המשפט וכן הודעת הנהג המעורב, מחזקים את העובדה, כי הגורם לתאונה אינו נעוץ בנזק שנגרם לצמיג, עובר לתאונה, אלא באופן נהיגתו של הנאשם. כאמור, כבר בפתח הודעתו מציין הנאשם: **"נסעתי לבד, הייתי חגור, נסעתי עם אורות, בסיבוב התחלתי להחליק שמאלה, שברתי ימינה, הרכב החליק, אני לא יודע אם פגעתי במעקה ואחרי זה ברכב אבל פגעתי ברכב שנסע מולי...."** בהמשך מוסיף הנאשם במענה לשאלה בדבר תקינות הרכב: **"רכב תקין, מטופל הגה בלמים צמיגים תקינים עד לתאונה לא הייתה בעיה עם מערכות אלה. אני נוהג ברכב כ 11 שנה יום יום" הנאשם מוסיף כי בזמן הבלימה לא הרגיש את פעולת הבלמים (ABS) והכביש היה חלק ורטוב, לפני התאונה ובזמן התאונה ירד גשם. (שורות 11-14). ובעת שנשאל מה היה הגורם לתאונה השיב: **"החלקה"**. הנאשם אף מאשר כי בהגיעו אל העיקול לחץ בתחילה **"קצת"** ובהמשך וכשכלי הרכב היה מצוי בהחלקה לחץ **"חזק"** על הבלם. הנאשם אף מציין: **"בתחילה החלקתי שמאלה, שברתי ימינה, אחרי זה או שהחלקתי שוב שמאלה או שפגעתי במעקה ומשם לנתיב הנגדי"**. כאמור די בפרטים אלו מצדו של הנהג כדי לבסס את המסקנה אליה הגיע הבוחן, כי אין המדובר בכשל בצמיג, כי אם בנהיגה שאינה תואמת את תנאי הדרך ומצב הכביש.**

29. לכך יש להוסיף, גם את עדות הנהג המעורב שמציין, כי בשלב מסוים הבחין ברכב מחליק מהנתיב הנגדי לכיוונו, והוא אף מנסה לברוח ימינה עם רכבו אך ללא הצלחה.

30. בטרם סיום ראיתי להוסיף, כי טענה זו בדבר כשל בצמיג או חפץ זר, מלכתחילה לא עלתה בשום שלב ע"י הנאשם אלא במסגרת ניהול התיק, זאת למרות שהוא כאמור נשאל באופן מפורט וחוזר לגבי מצב הרכב, ואופן התרחשות התאונה. הנאשם אינו מתאר בעדותו ואף לא בבית המשפט מצב פתאומי שכזה עמו נאלץ להתמודד, אלא הגעה אל הסיבוב, כאשר הכביש רטוב כשהוא נוסע במהירות של בין 80-90 קמ"ש, במצב זה לחיצתו על הבלם תחילה **"קצת"** ובהמשך ובעת ההחלקה **"חזק"** היא שהגבירה את ההחלקה אל עבר הנתיב הנגדי וגרמה לקרות התאונה.

31. סיכומי של דבר: אני סבור, כי הנאשם התרשל באופן נהיגתו. שעה שנסע בחוסר זהירות ובקלות ראש בקטע כביש

רטוב בשעת לילה כשהוא אינו מתאים את מהירות הנסיעה לתנאי הדרך והעובדה כי הכביש רטוב. בהגיעו לעיקול הדרך וכתוצאה מכך החליק עם רכבו אל הנתיב הנגדי ופגע בכלי הרכב המעורב. כתוצאה מכך, ובהעדר מחלוקת, נפגעו הנאשם ונהג הרכב המעורב באופן המתואר בכתב האישום וכלי הרכב ניזוקו.

32. לאור כל אלו אני מרשיע את הנאשם במיוחס לו בכתב האישום.

ניתנה היום, כ"ז חשוון תשע"ח, 16 נובמבר 2017, במעמד הצדדים