

ע"פ 7784/03/14 - מדינת ישראל נגד נתנאל פרץ,

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים

ע"פ 7784-03-14 מדינת ישראל נ' פרץ

תיק חיצוני: 8963/10

בפני הרכב כב' השופטים:

עודד גרשון [אב"ד]

כמאל סעב

תמר שרון-נתנאל

המערערת

נגד

המשיב

מדינת ישראל ע"י פרקליטות מחוז חיפה (פלילי)

נתנאל פרץ, ת"ז 037825288

ע"י ב"כ עו"ד דוד קולקר

פסק דין

השופטת תמר שרון-נתנאל:

1. עסקינן בערעור המדינה על זיכוי של המשיב מעבירה של גרימת מוות ברשלנות, על פי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז 1977, אשר יוחסה לו בגין תאונה, שאירעה ביום 3.8.10, סמוך לשעה 20:00, בשד' מנחם בגין בחדרה, מערבית למחלף אולגה, לכיוון מערב.

הרכב בו נהג המשיב (להלן: "הרכב"), נסע בשד' מנחם בגין מכיוון מזרח למערב. בהגיעו סמוך לבנין הנמצא בסמוך למחלף אולגה ומערבית לו, פגע הרכב ברוכב אופניים (להלן: "רוכב האופניים" או "המנוח"), שחצה את הכביש משמאל לימין, כיוון נסיעת הרכב וגרם למותו.

אין חולק שהאופניים עמדו, תחילה, על המדרכה, בצד שמאל, כיוון נסיעת המשיב וכי בשלב כלשהו, סמוך לאירוע התאונה, חצה המנוח את הכביש, באלכסון, כשהוא רוכב על אופניו.

2. בעת שאירעה התאונה, הלכו על המדרכה הימנית, כיוון נסיעת הרכב, שני הולכי רגל - מר מטרי מתן ואמו, הגב' מטרי איילה (להלן: "הולכי הרגל").

הגב' מטרי איילה מסרה בהודעתה במשטרה (ת/40, שהיא ראתה את רוכב האופנים עומד בצד השני של הכביש. היא המשיכה ללכת, עברה אותו ולא ראתה אותו יותר. זמן קצר לאחר מכן (היא לא ידעה לומר כמה

זמן) היא שמעה "רעש של בום מאחורה". היא ובנה הסתובבו וראו את רוכב האופנים על הכביש, לאחר שהרכב פגע בו. בנה הזעיק משטרה. את הרכב היא לא ראתה לפני התאונה.

מתן מסר בהודעתו במשטרה (ת/39), שלפני התאונה הוא לא ראה את רוכב האופנים או את הרכב הפוגע. לדבריו, הוא שמע "בום", הסתובב וראה את הרכב הפוגע ואת רוכב האופנים על הכביש, צמוד למדרכה, כ- 12 מטרים מאחוריו (בעדותו בביהמ"ש אמר 15 מ').

עד שהגיע הבוחן המשטרתי למקום, האופניים הוזזו ממקומם.

3. המשיב נחקר, תחילה, בטרם נתפס הסרטון ובחקירתו טען, כי הוא נסע במהירות של 40-50 קמ"ש וכי הוא לא הבחין ברוכב האופנים ואף לא יכול היה להבחין בו, במועד.

כשנה לאחר שנתפס הסרטון הוא הוצג בפני המשיב, אשר אמר שאין לו תגובה לגבי הסרטון וכך השיב על כל שאלה שנשאל לגביו (ת/8).

4. נערכו שני ניסויי שדה ראיה. האחד - ביום 5.8.10 והשני - ביום 15.9.10. במהלך הניסוי הראשון הבחין רכז הבוחנים במשטרת חדרה, חאתם חרדאן (להלן: "חרדאן"), כי באחד הבתים שבמדרכה השמאלית, קיימת מצלמת אבטחה. התברר שאירוע התאונה נקלט במצלמה ובהסכמת הבעלים העתיקה המשטרה את הקטע הרלבנטי (להלן: "הסרטון").

5. תחילה, בטרם נמצא הסרטון, קבע הבוחן כהן שהרכב פגע בחלק האחורי של האופניים שנסעו לפניו בכביש. בהמשך קבע, כי לו הרכב היה נוסע במהירות של 50 קמ"ש ואפילו 80 קמ"ש, היה יכול לבלום במועד ולמנוע את התאונה.

הבוחן, רס"מ רפי כהן (להלן: "הבוחן") קבע בנספח לדו"ח הבוחן (מוצג ת/13 - להלן: "הנספח"), כי המשיב נסע לפחות במהירות של 80 קמ"ש. קביעתו זו התבססה על הנקודה בכביש בה נכנס הרכב לפריים של המצלמות, קביעת מקום האימפקט, על פי הסרטון ומקום העצירה נקבע, על פי מיקום הרכב בשטח לאחר התאונה.

בעקבות ניסוי שדה ראיה (ת/28) קבע הבוחן, כי שדה הראייה במקום, בשעת חשיכה, הוא 95 מ'. הבוחן ערך חישוב, בהתייחס למהירות המותרת במקום - 50 קמ"ש וקבע, כי אם הרכב היה נוסע במהירות זו, הוא יכול היה להבחין במועד ברוכב האופניים ולמנוע את התאונה.

6. מטעם ההגנה הוגשו שתי חוו"ד מומחים.

האחת, שנערכה על ידי מר יחזקאל שנאן (להלן: "שנאן"), לענין הסרטון. שנאן קבע, כאמור לעיל, כי בשל כך שהסרטון מצולם על ידי מספר מצלמות (6-7 מצלמות), המחברות כולן למחשב אחד והוא נערך, אוטומטית, על ידי תכנת המחשב ומאחר שלא נשמרות בו כל התמונות, התוצאה היא, ש"בתוצר הסופי, הנראה כסרט, יש רצף של תמונות כרונולוגי, אך לא תמיד מלא". כתוצאה מכך, יש לפנינו "מעין 'תקציר' של תמונות שנבחרו לפי כושר המחשוב ושיטת הפעולה של התוכנה". כתוצאה מכך, "לא ניתן לקבוע במדויק או להסיק את מהירות התנועה של העצמים בשטח וכמו כן לא ניתן לערוך מדידה מדויקת של המרחקים. טעויות וסטיה בשיעורים של 20% ויותר הן בלתי נמנעות".

באשר לשעות הנראות על גבי התמונות קבע שנאן, כי גם השעון המופיע על גבי הסרטון לא נע כסדרו ותנועתו מוכתבת על ידי בחירת הפריימים של תכנת המחשב. לכן, החומר המוקרן, בהחסרת הפריימים, נע בקצב מהיר יותר והתוצאה היא "שחפצים 'נעים' בסרט במהירות גבוהה ממה שהם נעים במציאות, בעוד שהשעון המנוהל על ידי מערכת ההפעלה, נע כסדרו".

עוד קבע שנאן, כי הצילומים נעשו במצלמות בעלות זווית צילום רחבה - מצלמות "עין דג", המעוותות הערכת מהירות ומרחק.

השניה, שנערכה על ידי מר רפי וולמרק (להלן: "וולמרק"), אשר קבע כי לא מדובר בתאונת חזית-אחור, אלא בפגיעה של הרכב באופניים, כאשר האופניים היו בזווית, שכן המנוח טרם הספיק להתיישר בנתיב נסיעתו של הרכב.

לטענת וולמרק, נעשתה "התאמה" מכוונת של הסבל, על ידי עיקום מכוון של זרועותיו, שנעשה לאחר התאונה, במטרה להראות כאילו מדובר בתאונת חזית-אחור.

עוד קבע וולמרק, בהסתמך על חוות דעתו של שנאן, כי לא ניתן לסמוך על הסרטון, שכן הוא אינו צילום ברצף ולא ניתן לקבוע על פיו מהירויות ומרחקים.

וולמרק ערך שחזור של התאונה, בו הוצב עו"ד קולקר במקום רוכב האופניים ומסקנתו הייתה, כי עקב החשיכה וסינוור של כלי רכב הבאים ממול, לא ניתן היה להבחין ברוכב האופניים אשר עבר את הכביש משמאל לימין, עד שהוא נכנס לנתיב נסיעת הרכב. לטענתו, שדה הראייה שנמצא בשחזור שערך הבוחן ביום 5.8.10 הוא 40 מ'.

לדעתו של וולמרק, מהרגע בו יכול היה המשיב להבחין ברוכב האופניים ועד הפגיעה, חלפו רק 0.475 שניות, שהינו זמן הנמוך מזמן התגובה ולכן התאונה הייתה בלתי נמנעת. עוד הוסיף מר וולמרק וקבע, כי גם אם עמד לרשות המשיב זמן רב יותר, הסחת תשומת לבו על ידי הולכי הרגל מימין היא סבירה ומתקבלת על הדעת ואין זה סביר שהוא יצפה שמישהו יגיע מצד שמאל, "מתוך החושך".

פסק דינו של בימ"ש קמא:

7. בימ"ש קמא קבע, כי לא ניתן כלל לסמוך על הסרטון, שכן אין מדובר בצילום ברצף והמצלמות מעוותות את התמונה, מבחינת מרחקים וקני מידה.

כן קבע בימ"ש קמא, כי על אף שנתיחה שלאחר המוות לא הייתה מוסיפה דבר בענין הקשר הסיבתי בין הפגיעה לבין מותו של המנוח (שכן קשר סיבתי זה לא היה שנוי במחלוקת), יכולה הייתה נתיחה כזו לתת מענה לשאלה האם מנגנון הפגיעה במנוח מצביע על פגיעה מאחור או על פגיעה בזווית מסויימת.

8. בימ"ש קמא היה ער לבעייתיות שבטענת המשיב, לפיה הוא כלל לא הבחין באופניים, שהרי, כדברי בימ"ש קמא, גם אם לא הבחין באופניים בעומדם בצד הדרך, ניתן היה בנקל להבחין בהם במהלך חצייתם את הכביש.

עם זאת קבע בימ"ש קמא, כי בשים לב לכלל הנסיבות ששררו במקום והוכחו בפניו - תנאי התאורה, סינוור אפשרי מאורות כלי רכב הבאים ממול, הולכי רגל שהלכו על המדרכה בצד ימין ובשים לב לכך שחישוביו של הבוחן כהן נעשו על פי נקודות ציון שנלקחו מהסרטון ו"תורגמו" לשטה, קבע בימ"ש קמא, כי הגם שהכף נוטה לחובת המשיב, לא נשלל ספק סביר, שמא התאונה הייתה בלתי נמנעת.

בימ"ש קמא התבסס על הנתון, שלא הייתה לגביו מחלוקת, כי זמן החצייה של האופניים את הכביש, עד לפגיעה, היה כ- 6 שניות וקבע, כי בשים לב לכך שזמן התגובה עומד על 1.9 שניות (במהירות של 50 קמ"ש) ובשים לב לכך שבחלק הראשון של חציית האופניים את הכביש קשה להבחין במי שמגיע מהצד השני של הדרך ובשים לב למרחק הבלימה, לא ניתן לקבוע כי אשמת המשיב הוכחה מעל לכל ספק סביר.

תמצית טענות הצדדים:

9. הערעור נשמע ביום 3.4.14 ונקבע למתן פסק דין ליום 11.5.14.

ביום 6.4.14, הגיש ב"כ המשיב בקשה להוספת הבהרה לסיכומי המשיב. הבקשה נשלחה לתגובת המערער, אשר השיבה לגוף הענין (תשובה מיום 10.4.14) ולתשובה זו הגיש ב"כ המשיב (ביום 30.4.14) "הערה בעקבות תגובת המערער".

את האמור בכל אלה אביא בחשבון בעת בחינת הענין שבפנינו.

המערערת טוענת, כי שגה בימ"ש קמא משנתן משקל לכך שלא בוצעה נתיחה לאחר המוות, לענין קביעת זווית הפגיעה של הרכב באופניים.

כן נטען, כי מהסרטון ניתן לקבל תמונה כרונולוגית, גם אם לא כל התמונות נשמרות, כי ניתן לקבוע, את הזמן המינימאלי של שהיית האופניים על הכביש, אשר "נמדד" בסרטון, וכי המדידות נעשו בשטח ולא בוצעו חישובים מתוך הסרטון. ב"כ המערערת הצביעה על כך, שהרכב נכנס לפריים כשאורות הבלימה שלו דולקים ושהבוחן כהן העמיד את הניידת במקום בו נכנס הרכב ל"פריים", לראשונה, תוך שהפנתה לקוביית בטון, המצויה על הדשא מצד ימין (להלן: "הבטונדה"), המאפשרת למקם בשטח את המקום בו נכנס הרכב לפריים.

לטענת ב"כ המערערת, אם נכונה טענת המשיב שהוא לא בלם בלימת חירום, המסקנה היא שהמהירות בה הוא נסע הייתה גבוהה יותר מזו שחישב הבוחן (היינו - גבוהה מ- 80 קמ"ש) ובנוסף - אם הוא לא בלם, בלימת חירום, ברגע שהוא צריך היה לראות את האופניים, הוא התרשל רשלנות חמורה.

לטענתה, שגה בימ"ש קמא עת קבע כי לדעת מר וולמרק הפגיעה באופניים הייתה מהצד וכן שגה עת קבע, כי לא ניתן לשלול את חוות דעתו של מר וולמרק מטעם ההגנה, לפיה אופני המנוח לא הספיקו להתיישר בנתיב הנסיעה, טרם הפגיעה ומכאן - שהמנוח טרם השלים את חציית הכביש, מה גם שבימ"ש קמא עצמו קבע כי מסקנתו של הבוחן כהן, הנשענת על מצבם של האופניים לאחר הפגיעה, לפיה הפגיעה הייתה "חזית/אחור" היא מסקנה סבירה.

ב"כ המשיב טען, כי מדובר בערעור על עובדות ולא על שאלות משפטיות ובכך אין ערכאת ערעור נוהגת להתערב, מה גם שבימ"ש קמא שמע ראיות לאורך זמן רב ובדק את העובדות בקפדנות.

לדבריו, יש ליתן משמעות למיקום סימני הפגיעה של האופניים על הרכב ולעובדה ששמשות הרכב נופצה מצד ימין, המצביעים על כך שרוכב האופניים טרם סיים את חציית הכביש וטרם הספיק להתיישר בנתיב נסיעת הרכב. לדבריו, הוא נפגע, אמנם, בהיותו בנתיב נסיעת הרכב, אך קרוב לקו המפריד בין שני הנתיבים ולא 1.9 מ' מהמדרכה, כפי שקבע הבוחן.

ב"כ המשיב קבל על כך, שהמשיב נחקר (בטרם נתפס הסרטון), על פי ההנחה שרוכב האופניים נסע לפניו או הגיע מצד ימין, על כך שגם לאחר שנתפס הסרטון המשטרה לא הראתה אותו למשיב ולא חקרה אותו על פי מה שנראה בסרטון, אלא לאחר עבור שנה, כמו גם על אופן עריכת השחזורים. בנוסף נטען, כי חו"ד הבוחן

ת/11 נעשתה על פי נתונים שגויים ובהנחה שרוכב האופניים נסע לפני הרכב וכי במסקנותיו של הבוחן במסמך זה, אין זכר לטענה, שהרכב נסע במהירות מופרזת.

ב"כ המשיב טוען, כי בתיק זה נעשה בידוי ראיות, במסגרתו עיקם מאן דהו, במכוון, את הסבל של האופניים, על מנת לשכנע שהאופניים התיישרו טרם התאונה ושהתאונה הייתה תאונת חזית-אחור. כך, לשיטתו (ולשיטת המומחה מטעמו, מר וולמרק), ניתן לראות בתמונות שצורפו לחווה"ד של וולמרק. ב"כ המשיב מבקש לסמוך על מוצג **נ/1**, שהוא שרטוט שהוגש מטעמו, המדמה, לטענתו, את אופן אירוע התאונה.

לטענת ב"כ המשיב, צדק בימ"ש קמא משקבע כי לא ניתן כלל לסמוך על הסרטון, שכן, לדבריו, באותה שנייה יכולות להיות מספר תמונות ובשנייה אחרת יכולה להיות שום תמונה ואף השעון אינו "רץ" באופן רגיל. עוד טען, כי אף לא ניתן להסתמך על הרצף של התמונות שבסרטון. משהוער לו, כי המומחה מטעמו, מר שנאן אישר שקיים רצף כרונולוגי, אמר ב"כ המשיב, כי שנאן אינו מומחה לתנועה וכי דבריו "טובים כמו הדברים שלי ושל חברתי". לטענתו, הוא סבר כי אין הוא צריך חוות דעת מומחה מטעמו בעניין זה.

לענין הבטונדה טען ב"כ המשיב, כי היא לא נזכרה כלל עד פרשת ההגנה והעדים המומחים והיא עלתה רק לאחר שהנאשם כבר העיד. לענין אי ביצוע נתיחה שלאחר המוות אמר ב"כ המשיב, כי הוא עזב נקודה זו.

לטענתו, בעת שהאופניים החלו לעבור את הכביש, הם היו מחוץ לשדה הראיה של המשיב ותשומת לבו הייתה מוסטת "מטבע הדברים" לעבר שני הולכי הרגל, שכן מהם נשקפה הסכנה, בהיותם קרובים לנתיב הנסיעה של המשיב. לטענתו (כפי שחודדה בסיכומיו בפני בימ"ש קמא): **"המשיב התרכז בעל כורחו בהולכי הרגל ולא היה בו די פנאי לחשוב על אפשרויות רחוקות ובלתי סבירות כמו רוכב האופניים התמוה שנכנס למסלולו ופגע במסלול חיינו ברגע"**.

עוד נטען, כי לא הוכח שהמשיב נסע במהירות של 80 קמ"ש וכי אין כל עיגון בשטח לקביעה כזו. לדברי ב"כ המשיב, חישובי הבוחן כהן נסמכים על נתון אחד בלבד (המרחק), בעוד שלשם עריכת חישוב יש צורך בשני נתונים לפחות ולשם חישוב מהירות יש צורך גם בזמן וגם במרחק. כן נטען, כי לא ניתן לעשות שימוש בטבלאות, שכן חסר בהן נתון המסה.

אציין, שב"כ המשיב טען בפנינו, כי חלק מהתמונות הוסתרו על ידי המאשימה. דחינו טענה זו על הסף, בין היתר, מאחר שהיא לא נטענה במהלך שמיעת הראיות בבימ"ש קמא. ברי גם, שלא היה מקום לקבל את הטענה, לאחר שאיש מעדי התביעה לא נחקר בענין זה.

ממילא, כפי שנראה, להלן, גם אין לטענה זו כל חשיבות בענייננו.

דין והכרעה:

עמוד 6

12. הלכה היא, כי אין ערכאת הערעור נוהגת להתערב בממצאי עובדה ומהימנות שקבעה הערכאה הדיונית, אשר יתרונה המובהק הוא בכך שהיא שמעה את העדים והתרשמה מהם באופן בלתי אמצעי [ראו: ע"פ 1044/13 - ענאן זידאן נ' מדינת ישראל . (29.10.3013) ופסקי הדין הנזכרים בו].

אלא, שרתיעת ערכאת הערעור מהתערבות, מוצדקת רק כאשר לערכאה הדיונית יש עדיפות בקביעת העובדות על פני ערכאת הערעור והדבר נכון, בעיקר, כאשר הממצאים נקבעים על פי התרשמות הערכאה הדיונית ממהימנות העדים שהובאו בפניה. כאשר הממצאים אינם מבוססים על התרשמות מן העדים, אלא על התרשמות מראיות חפציות ושיקולי היגיון, תגדל נטייתה של ערכאה הערעור להתערב והיא תעשה כן כאשר עולה, כי הערכאה הדיונית שגתה, שגיאה מהותית, בהערכת הראיות ובמסקנותיה.

לפיכך, כפי שנקבע בפסה"ד הנ"ל, לכלל אי ההתערבות "... נקבעו ברבות השנים שלושה חריגים מרכזיים: הראשון, כאשר ממצאי הערכאה הדיונית התבססו על ראיות בכתב [ראו: ע"פ 398/89 מנצור נ' מדינת ישראל, סעיף 4 לחוות דעתו של השופט ג' בך (19.1.1994)]; השני, כאשר ממצאי הערכאה הדיונית בוססו על שיקולים שבהיגיון [ראו: ע"פ 5937/94 שאבי נ' מדינת ישראל, פ"ד מט(3) 832, 835 (1995)]; השלישי, כאשר בהערכת מהימנות העדויות על ידי הערכאה הדיונית נפלו טעויות מהותיות או כאשר הוצגו לפניה עובדות ממשיות לפיהן לא ניתן היה לקבוע את הממצאים שקבעה [ראו, למשל: ע"פ 4977/92 ג'ברין נ' מדינת ישראל, פ"ד מז(2) 696, 696 (1993); ע"פ 3579/04 אפגאן נ' מדינת ישראל פ"ד נט(4) 119, 124-125 (2004)]."

ענייננו נופל במסגרת החריגים הראשון והשני, גם יחד. ממצאיה העובדתיים של הערכאה הדיונית, במקרה דנן, אינם מושתתים על מהימנות, אלא על ניתוח הראיות החפציות וניתוח חוו"ד המומחים. בכגון דא, אין לערכאה הדיונית יתרון של ממש (אם בכלל) על פני ערכאת הערעור.

13. לאחר שבחנתי בקפידה את חומר הראיות, את פסק דינו של בימ"ש קמא ואת טיעוני הצדדים, סבורה אני כי שגה בימ"ש קמא בניתוח ובהערכת הראיות שהובאו בפניו וכי חלק מהותי מהמסקנות שהסיק שגוי, באופן המצדיק התערבות ערכאת הערעור.

14. ראשית אומר, כי לאור חוות דעתו של העד שנאן, מטעם המשיב, בנוגע לסרטון (בוודאי לאור כך, שהמאשימה לא הביאה חוות דעת הסותרת את חוות דעתו של שנאן), אף אני סבורה שלא ניתן לסמוך על הסרטון, באופן שניתן להסיק ממנו מסקנות ישירות. עם זאת, אין בכך כדי לומר שלסרטון אין כל ערך. בניגוד למסקנתו של בימ"ש קמא, עולה מהראיות, שניתן לעשות בסרטון שימוש מסוים, ככלי עזר, באמצעות "תרגום" לשטח של מקומות מסויימים הנראים בו. כך עולה, למעשה, גם מעדותו של שנאן עצמו, שהובא מטעם ההגנה, כמומחה לניתוח הסרטון.

עיון בנספח מעלה, שהבחון סימן את המקום בו נראים, לראשונה, אורות הבלימה של הרכב, כשהוא נכנס לפריים וסימן נקודה זו בשטח, על הכביש.

גם במציאת נקודת האימפקט נעזר הבוחן בסרטון, אך גם בממצאים שהיו על הכביש (ויש לזכור שהרכב לא הוזז ממקומו). תמונה מס' 3 בת/א32 מראה את מקום האימפקט, על פי הסרטון ובעדותו בביהמ"ש הסביר הבוחן, שהוא מצא את נקודת האימפקט גם על פי העדויות ועל פי הממצאים בשטח (עמ' 9 לפרוטוקול בימ"ש קמא, להלן: "הפרו"). כך העידו גם חרדאן ומר נאדי מזאריב (עמ' 63 לפרו'), שהיה אותו יום מתלמד בפיקוחו של הבוחן כהן.

צפייה בסרטון ובתמונות השטח (ת/א31 ו-ת/א32), מעלה, כי אכן ניתן למצוא בשטח את הנקודות הנראות בסרטון, תוך היעזרות בממצאי התאונה, שנמצאו בשטח ובסימנים אחרים, קבועים (כגון הבטונדה, עמודי חשמל ועוד).

גם שנאן, המומחה מטעם המשיב, אישר שניתן למצוא בשטח, את המיקום של הרכב, הנראה בסרטון וכך השיב לשאלות בענין זה:

- ש:** אבל הוא באותו מקום, שאני רואה בת/א9 בתמונה מס' 6 שאני רואה את הרכב המקום הוא אותו מקום?
- ת:** המקום הוא אותו מקום אבל זמן המעבר יכול להיות אחר. הוא יכול להיות 9 שניות שבחתימת הזמן כתוב 6 שניות.
- ש:** אני מראה לך בת/א9 את תמונה 6, זה המקום הראשון שבו אנחנו רואים את הרכב נכנס לפריים של המצלמה שהוא בולם, נכון?
- ת:** יכול להיות שזה המקום הראשון ויכול להיות שלא.
- ש:** זה המקום שבו הוא נמצא בתמונה?
- ת:** הרכב זה המקום שהוא נמצא בתמונה.
- ש:** אני יכולה למצוא את המקום הזה בשטח?
- ת:** כן. (ההדגשות אינן במקור).

שנאן עצמו זיהה (בעמ' 123 לפרו'), את הבטונדה בתמונות שהוצאו מתוך הסרטון (ת/א9) וסימן, בעיגולים אדומים, אותה וכן את הקצה הקדמי של הרכב, הנראה באותה תמונה, כשהוא נכנס לפריים. (מאחר שהתמונות לא סומנו במספרים, תיקרא תמונה זו, להלן: "התמונה המסומנת"). עוד יש לציין, שאין כל קושי לזהות את הבטונדה בתמונות שצולמו בשטח (ת/א32, בתמונות מס' 3, 6, 7, 12 ו-15).

וכך אמנם עשה הבוחן כהן. הוא מצא את מקום הרכב, בעת שהוא נכנס כולו לפריים של המצלמה (ונראה, לדעתו, כשהוא בולם לראשונה) וסימן מקום זה על הכביש בקו לבן (ת/א32, תמונות 1+2). כפי שניתן לראות

מתמונות אלה הקו הלבן סומן במקום בו חזית הרכב עברה את הבטונדה (להלן: "נקודת הכניסה").

15. יש לציין, כי בתמונה המסומנת במוצג **9/ת** (והדבר מתחדד ומתבהר מצפייה בסרטון), כאשר הרכב נכנס לפריים, רוכב האופניים כבר עבר חלק משמעותי מהכביש. אינני מתעלמת מכך שמצלמת "עין הדג" מעוותת את התמונה, אולם העיוות, לפי דעתו של שנאן יכול להיות בסביבות 20% וגם אם הוא יותר מכך - צפייה בסרט (שהתמונות **9/ת** צולמו מתוכו), מראה, בבירור, שגם בהנחה של עיוות שכזה, רוכב האופניים כבר עבר, בשלב זה, חלק ניכר מהכביש. עובדה זו עולה גם מהחישובים שנעשו, בהסתמך על זמן השהייה של רוכב האופניים על הכביש, כפי שיובהר להלן.

16. שנאן טען בעדותו (בעמ' 129 לפרו'), כי חישובי המרחקים והמהירות שערך הבוחן (בנספח **13/ת**) מוטלים בספק, כיוון "**שהחתימה של השעה שרואים את הרכב מנקודה מסויימת יכולה לבוא הרבה אחרי, כלומר כמה שניות אחרי שבאמת הרכב נראה**", היינו - לא ניתן לסמוך על **דיוק הזמן** בנקודה כזו או אחרת בסרט.

אולם, מאחר שגם שנאן מסכים, כי נקודת הכניסה הוצבה נכון ומאחר שאין מחלוקת באשר למקום העצירה הסופי של הרכב (להלן: "**מקום העצירה**"), שהיה מעל מכסה ביוב ושסומן על ידי הבוחן בשטח, ניתן היה לקבוע את המרחק מנקודת הכניסה ועד למקום העצירה הסופי. הבוחן מצא שמרחק זה הוא **36.5 מ'**.

לפיכך, **בהנחה** שהמשיב בלם את רכבו **בלימת חירום** בנקודת הכניסה, **חישובו** של הבוחן, לפיו המשיב נסע 80 קמ"ש הוא חישוב נכון.

אלא, שהמשיב טוען (טענה לגביה קבע בימ"ש קמא שהיא בעייתית), שהוא לא בלם את הרכב אלא כאשר הוא הרגיש שהוא עלה על משהו (על האופניים). הטענות שהובאו על ידי וולמרק וב"כ המשיב, לפיהן ייתכן שהיה מותקן ברכב "מקדים אור", הגורם לכך שאורות הבלם נדלקים כאשר עוזבים את הגז או שהצילום מראה את האורות "נמרחים" ואין מדובר באורות בלם דולקים (עדויות של שנאן בעמ' 129-130 לפרו'), אינן יכולות להתקבל, שכן המשיב העיד שהוא לא יודע אם ברכבו מותקן מקדים אור (עמ' 71 לפרו' שו' 28-29) וצפייה בסרטון מראה, בבירור, שמדובר באורות דולקים.

עם זאת, מעצם העובדה שאורות הבלם דולקים לא ניתן להסיק שהמשיב בלם **בלימת חירום** דווקא. נהפוך הוא; הראיות שהובאו תומכות בגרסת המשיב, לפיה הוא לא בלם **בלימת חירום** (לא נמצאו סימני בלימה, והולכי הרגל לא שמעו חריקת בלמים). בהקשר לכך אציין, כי בעדותו בביהמ"ש טען המשיב שאולי הוא האט. אמנם מדובר בגרסה מאוחרת, אך ייתכן שזו הסיבה לכך שנראו אורות בלמים.

הבוחן מדד את המרחק, מהמקום בו, נראים, לראשונה, בפריים, אורות הבלימה של הרכב ועד למקום האימפקט וקבע כי המרחק הוא **14 מ'** וכי עד למקום בו הרכב עצר, המרחק הוא **36.5 מ'**. **בהניחו שהרכב**

בלם בלימת חירום (חרף העובדה שלא נמצאו במקום סימני בלימה ושהולכי הרגל לא שמעו חריקת בלמים), הגיע הבוחן למסקנה, שמהירותו המינימאלית של הרכב הייתה 86 קמ"ש. עם זאת, בחקירתו בביהמ"ש אישר הבוחן כהן, שהוא לא יכול לקבוע מה הייתה מהירות הרכב (עמ' 23 לפרו' שו' 9-6).

אוסף ואומר, כי טענת ב"כ המערערת לפיה אם המשיב לא בלם בלימת חירום הדבר מצביע על כך שהוא נסע במהירות גבוהה מ- 80 קמ"ש איננה טענה נכונה. אם המשיב לא בלם כלל או בלם מעט, ללא בלימת חירום, משמעות הדבר היא שבפרק זמן מסוים, הוא עובר מרחק גדול יותר, מאשר היה עובר אילו היה בולם, בלימת חירום, בתחילת אותו פרק זמן. כך שמהירותו לפני התאונה יכולה להיות קטנה מ- 80 קמ"ש.

מכל מקום - ברי לא ניתן לערוך חישוב מדויק של מהירות הרכב לפני התאונה, הן מאחר שאי אפשר לקבוע שהמשיב בלם בלימת חירום והן מאחר שלא ניתן לדעת, מתי, לפני כניסת הרכב לפריים, נדלקו אורות הבלימה, כך שמהירות הרכב אכן יכולה להיות נמוכה מ- 80 קמ"ש.

17. אולם, אין בפגם אשר בחישוב המהירות שערך הבוחן, כדי להושיע את המשיב, שכן אשמתו מבוססת על הראיות, מהן ניתן להסיק, מעבר לכל ספק סביר, שהוא התרשל בנהיגתו, באופן המצדיק הרשעתו בעבירה של גרם מוות ברשלנות.

זאת, מאחר שללא קשר למהירות המדויקת בה נסע הרכב עובר לתאונה, ניתן לדעת, בוודאות, שלו הרכב היה נוסע במהירות המרבית המותרת - 50 קמ"ש ולו המשיב היה ער לדרך ולעוברים בה, כפי שצריך היה להיות, הוא יכול וצריך היה למנוע את התאונה, שכן היה לו מרחק מספיק על מנת לעצור את הרכב בבטחה, ללא פגיעה באופניים. בענין זה מקובלים עליו חישוביו של הבוחן בהתייחס למהירות של 50 קמ"ש, אשר, למעשה, לא נסתרו.

חישוב על פי המהירות המרבית המותרת במקום, הנעשה על פי נתונים שאינם שניים במחלוקת, מעלה, שהמשיב נסע במהירות העולה על 50 קמ"ש וכן שהוא לא הבחין ברוכב האופניים במועד, למרות שיכול וצריך היה להבחין בו ולמעשה - לא הבחין בו כלל ולא בלם, במועד, בלימת חירום, למרות שיכול וצריך היה לעשות כן.

עוד אציין, כי גם אם, בשל מצלמת עין הדג, הסימון, בשטח, של מקום הרכב כאשר אורות הבלם שלו נראים בפריים לראשונה, אינו מדויק לחלוטין, הרי לפי עדותו של שנאן ההבדל יכול להיות 2 מטרים: **"יש דמיון בין התמונות אבל אני לא יכול לחתום אם חסר פה שני מטר, לפה או לפה"** (עמ' 129 שו' 13 לפרו'). לאור המרחק בו היה הרכב היה עוצר לו נסע במהירות של 50 קמ"ש, לו היה מבחין ברוכב האופניים במועד ולו היה בולם כפי שצריך היה, ממילא "שני מטר לפה שני מטר לשם" אינם משנים את התמונה ואת המסקנה.

18. יש לזכור, כי על אף שרצף התמונות בסרטון איננו רציף, אין מחלוקת שהוא "מסודר" בסדר כרונולוגי (טענת ב"כ המשיב בפנינו, לפיה לא כך הדבר, סותרת את דבריו של שנאן ואיננה יכולה להתקבל).

אמנם, כיוון שהתמונות אינן רצופות אלא הן "נבחרות" על ידי תכנת המחשב, לא ניתן לראות בסרטון רצף של זמנים (לעיתים שתי תמונות מצולמות, לכאורה, באותו זמן ולעיתים קיימת "קפיצה" של זמן מתמונה לתמונה), אולם ניתן לקבוע כמה זמן, **לכל הפחות** (אם כי יכול להיות שיותר), עבר מאירוע לאירוע הנראה בסרטון.

ואמנם, **שנאן** עצמו הסכים, בחקירתו בביהמ"ש, כי על פי הסרטון ניתן לקבוע, שהזמן שעבר מהרגע בו רוכב האופניים החל לעבור את הכביש ועד לרגע בו נפגע מהרכב, הוא, **לכל הפחות, 8 שניות** (ראו עדותו בעמ' 127 לפרו'). אציין, כי קיימות טעויות קולמוס בפרוטוקול, אך אין ספק שהעד אישר שהזמן הוא, לכל הפחות, 8 שניות.

לענין זה אציין, כי **הבוטן** קבע, על פי צפייה בסרטון, כי זמן שהיית רוכב האופניים על הכביש מתחילת החצייה עד לתאונה הוא **6 שניות** בלבד. לפיכך (לטובת המשיב), נערכו חישוביו לפי זמן זה.

בנוסף, כפי שכבר הובהר לעיל, ניתן לקבוע על פי הסרטון נקודות ציון מסויימות, שניתן לזהותן, בבירור, בשטח, כגון עמודי תאורה, עמוד טלפון והבטונדה, הנמצאת על הדשא בצד ימין, שיש לה חשיבות לענייננו.

19. לפי הסרטון, לפי ניסויי שדה הראייה ואף לפי השחזור שערך מר וולמרק (**ת/49**), ברי, כי מהמקום בו נכנס הרכב לפריים יכול היה המשיב וצריך היה, לראות את רוכב האופניים ולמרות זאת, גם אז הוא לא בלם בלימת חירום.

כאמור - זמן שהיית רוכב האופניים על הכביש, לפני הפגיעה, הוא, **לכל הפחות, 6 שניות**. מזמן זה, הפחית הבוחן את זמן הבלימה, ממקום האימפקט ועד לנקודת העצירה, אותו חישב על פי מסקנתו לפיה הרכב נסע במהירות 80 קמ"ש (וברי כי אם הרכב נסע במהירות נמוכה יותר זמן בלימה זה היה קצר יותר) ומצא, כי זמן בלימה זה הוא 0.76 שניות. מסקנתו של הבוחן הייתה, אפוא, כי הזמן בו שהה רוכב האופניים על הכביש עד לנקודת האימפקט היה 5.24 שניות.

למעשה, לאור כך שהבוחן מצא כי רוכב האופנים שהה על הכביש 6 שניות **עד הפגיעה**, ולא עד נקודת העצירה (ראו מוצג **ת/14** וראו דעתו של שנאן לפיה הזמן הוא לפחות 8 שניות), לא היה צריך, כלל, לעשות הפחתה זו והיא פועלת לטובת המשיב.

המסקנה מכל האמור לעיל היא, שבחישוב שערך הבוחן כהן בנספח, המתייחס למהירות של 50 קמ"ש נלקחו נתונים בסיסיים המטיבים עם המשיב.

20. לפי הנתונים של זמן שהיית האופניים על הכביש עד לפגיעה ולפי החישובים המקובלים של מהירויות, מרחקים וזמני תגובה, בלימה ועצירה), בהינתן (בחישוב לטובת המשיב), שרוכב האופניים החל לעבור

את הכביש 5.24 שניות לפני האימפקט ובהינתן שבמהירות של 50 קמ"ש רכב עובר 13.88 מ' בשנייה, הרי לו הרכב היה נוסע במהירות של 50 קמ"ש, המרחק בינו לבין מקום האימפקט, בעת שרוכב האופנים החל לעבור את הכביש היה 72.7 מ' (5.24 שניות X 13.88 מ'). למען סבר את האוזן אצין, כי אם הרכב בלם בפרק זמן זה (ואולי אף לפני שנכנס לפריים), ברי שהמרחק בינו לבין רוכב האופניים היה קטן מכך, אך אז גם מרחק העצירה היה מתקצר, בהתאם.

לפי הניסוי שנערך על ידי הבוחן, בתנאים דומים לאלה ששררו בעת התאונה, שדה הראייה במקום הוא 95 מ'. לא נעלם מעיניי, שמבחן שדה הראייה נעשה תוך הצבת רוכב אופניים בנתיב הנסיעה של הרכב, במקום בו נמצא כתם הדם. ברי כי לא כך צריך היה לערוך את המבחן, אלה צריך היה לשחזר את אופן העמידה והנסיעה של רוכב האופניים עובר לתאונה. יש לציין כי אפשר לראות בסרט שצולם בעת המבחן (ת/28), כי ניתן לראות בבירור רב יותר דווקא את הצד השמאלי של הכביש (היינו את נתיב הנסיעה הנגדי למשיב), אליו ירד רוכב האופניים אל הכביש.

הוגש מזכר שערך מזאריב (ת/47) בנוגע למדידות ולניסוי שדה הראייה מיום 15.9.10 (בו הוצבו האופניים בצד שמאל), לפיו "ממרחק 73 מ' ניתן לראות בבירור בעין בלתי מזוינת את רוכב האופניים הנמצא בצד שמאל של הדרך". ת/28 וכן התמונות שצולמו (ת/31 מתמונה 96 ואילך), תומכות בקביעה, לפיה שדה הראייה הוא 95 מ' ומכל מקום - לא פחות מ- 73 מ'.

בסרטון שחזר שנעשה על ידי וולמרק (ת/49) ואשר הוגש על ידי המאשימה, כמוצג מטעמה, ניתן להבחין, בנקל, בעו"ד קולקר, שעבר את הכביש, במקום בו הורו לו לעשות כן. זאת - על אף שהייתה תנועת כלי רכב ערה במיוחד, על אף שהוא הלך רגלית ולא רכב על אופניים ועל אף שהוא הולבש בבגדים כהים, בעוד שהמנוח לבש מכנסיים בהירים ורק חולצה כהה והיה רכוב על אופניים. בהמשך הסרטון צולם עו"ד קולקר פעמים נוספות, באופן שהוא נראה פחות בבירור, אך גם בתנאים אלה עדיין ניתן להבחין בו עובר את הכביש - אם לא מייד כאשר עזב את המדרכה השמאלית, הרי שנייה לאחר שהחל לעבור את הכביש. שחזור זה תומך בטענת הבוחן, לענין שדה הראייה.

21. לאור כך, ניתן לומר, כי ממרחק של 72.7 מ' בלבד, בוודאי שהיה על המשיב להבחין ברוכב האופניים יורד לכביש ולבלום את הרכב. לענין זה אין משמעות לכך שהאופניים הוצבו על כתם הדם, שכן גם ממרחק של 100 מ' ניתן לראות היטב את הבטונדה (תמונה מס' 97) וממרחק של 80 מ' ניתן לראות היטב גם את הבטונדה, גם את המגרעת במדרכה, עליה עמד רוכב האופניים לפני שהחל לעבור את הכביש וגם את חלק הכביש, אליו ירד רוכב האופנים וכל מה שנמצא עליו (תמונה 98), כך שממרחק של 72.7 צריך היה המשיב לראות את רוכב האופניים יורד לכביש ונוסע באלכסון לכיוון נתיב נסיעתו. לו המשיב היה בולם את הרכב בשלב זה, כפי שצריך היה לעשות, הרכב היה נעצר במרחק של 36.42 מ' מרוכב האופניים.

22. יתירה מזו, גם אם אניח (שוב - לטובת המשיב), כי בשל התנאים ששררו במקום ובשל כך שרוכב

האופניים לא נסע בנתיב של הרכב, אלא הגיע מהמדרכה השמאלית, הוא לא יכול היה להבחין ברוכב האופניים מיד כשזה ירד לכביש, אלא רק לאחר שנייה או שתיים, היינו - לאחר הרוכב האופניים עבר כשליש מהדרך שעשה עד הפגיעה הרי בעת הזאת היה הרכב (לו נסע במהירות של 50 קמ"ש) במרחק של **44.97 מ'** ממקום האימפקט (3.24 שניות 13.88 X מ').

מאחר שמרחק העצירה, במהירות של 50 קמ"ש הוא **36.28 מ'**, ברי כי, בנתונים הנ"ל, המטיבים מאד עם המשיב, אילו הוא היה נוסע במהירות של 50 קמ"ש, היה בידו למנוע את התאונה, שכן הוא היה עוצר את הרכב במרחק של **8.69 מ'** ממקום האימפקט (36.28 מ' - 44.97 מ').

23. הצדדים חלוקים בשאלה, אם התאונה אירעה לאחר שהאופניים התיישרו בנתיב הנסיעה הימני, או בטרם הספיקו להתיישר לחלוטין.

אומר, כי נראה מצפייה בסרטון, שבעת התאונה האופניים כבר התיישרו, או לכל הפחות, כמעט התיישרו, בנתיב הנסיעה. כך נראה גם לפי תמונות הרכב והאופניים לאחר הפגיעה.

בימ"ש קמא לא קבע ממצא לגבי טענת ב"כ המשיב לבידוי ראיות. עיינתי בתמונות אליהן הפנו הוא ומר וולמרק ולא מצאתי בטענה כל ממש. אמנם, על פי התמונות נראה, כי הרכב לא פגע באופניים פגיעה ישירה, לחלוטין, מאחור, אלא מדובר בפגיעה בזווית קלה, לא משמעותית, אך לא ניתן לדעת אם הזווית נגרמה מכך שהאופניים טרם התיישרו, או מתזוזה שלהם, או של הרכב, בנתיב, סמוך לפגיעה.

מכל מקום - גם אם האופניים טרם התיישרו לחלוטין, אין לכך משמעות, שכן אין חולק שהפגיעה אירעה כאשר האופניים כבר היו בנתיב נסיעתו של המשיב. בנוסף, שאלת רשלנותו של המשיב צריכה להחתך לפי הממצאים הנוגעים למשך הזמן בו שהו האופניים על הכביש ועל פי השאלה האם יכול וצריך היה המשיב (על פי תנאי השטח, שדה הראייה ומשך שהיית האופניים על הכביש עד הפגיעה), להבחין באופניים ממרחק שהספיק כדי לעצור את הרכב לו היה נוסע במהירות של 50 קמ"ש. כפי שהראיתי לעיל - התשובה לכך היא חיובית.

מסקנה זו לא תשתנה גם אם אניח (שוב- לטובת המשיב), שהפגיעה באופניים אירעה כשהם קרובים יותר לקו המפריד בין הנתיבים מאשר לשפת המדרכה הימנית. בהקשר לכך יש לציין, כי גרסת המשיב היא, שהוא נסע במרכז הנתיב וכי על פי חוות דעתו של וולמרק (בהתייחס לדו"ח הבוחן), סימני הפגיעה ברכב נמצאים, בחזית הרכב, במרחק של כ- 0.7 מ' מדופן שמאל, כך שברי שבעת התאונה האופניים לא היו צמודים לקו המפריד בין הנתיבים. בהקשר לכך אציין, כי השרטוט נ/1, אשר צורף לסיכומי המשיב בפני בימ"ש קמא, אינו משקף את אשר מצב הדברים בעת התאונה, כפי שהוא עולה מחומר הראיות.

24. טענת וולמרק וב"כ המשיב, לפיה המשיב לא יכול היה לראות את האופניים גם מאחר שתשומת לבו התמקדה בהולכי הרגל איננה נכונה עובדתית. המשיב עצמו טען שהוא לא התמקד בהם.

המשיב אמר, בהודעתו במשטרה וכן בעדותו בביהמ"ש, שבשעה כזאת תמיד הולכים שם הולכי רגל ושהוא ראה אותם אך לא התמקד בהם (**ת/3** שו' 27-28 **ועמ' 73** לפרו' שו' 18-23).

עמוד 13

טענה זו גם לא יכולה להתקבל, משפטית;

חובתו של הנהוג ברכב היא לראות (ככל שניתן, כמובן) את **כל** הדרך שלפניו. עליו להיות ער לא רק לנתיב הנסיעה שלו, אלא גם לכל אשר מתרחש מסביבו ולהגיב בהתאם. בנוסף, עליו לנהוג במהירות המתאימה לתנאי הדרך, זאת - גם אם מדובר במהירות הפחותה מהמהירות המרבית המותרת באותו כביש. עליו להתאים את המהירות לתנאי חשיכה, ערפל, סנוור וכיוצ"ב.

מצב בו נכנס עובר דרך (הולך רגל, נוסע באופניים או בכלי תחבורה אחר), לנתיב הנסיעה, אינו מצב בלתי צפוי. על נהג מוטלת חובת זהירות לצפות התרחשויות כאלה ולהגיב בהתאם. לפיכך, ככל שקורה אירוע כזה, במצב בו יש לנהג שהות להבחין בו להגיב באופן שימנע תאונה, מוטלת עליו חובה לעשות כן. המשיב לא עמד בחובתו זו.

אמנם לא ניתן לקבוע, בוודאות שהמשיב נסע במהירות מעל 80 קמ"ש, אבל כפי שהראיתי לעיל, ניתן לקבוע בוודאות מספקת בהליך פלילי, שהוא נסע במהירות העולה על 50 קמ"ש ובנוסף - שהוא לא היה ער לדרך ולהולכים בה, שאחרת היה מבחין ברוכב האופניים מבעוד מועד ומספיק לעצור.

למעשה, די בכך שהוא לא היה ער, כנדרש, לנעשה בדרך ולכן לא הבחין ברוכב האופניים ולא בלם את הרכב, כדי שייקבע כי הוא התרשל התרשלות חמורה וכי ברשלנותו זו פגע במנוח וגרם למותו.

25. כאמור - לגרסת המשיב, לפני הפגיעה הוא כלל לא הבחין באופניים. בחקירתו מיום התאונה הוא אמנם אמר, שפתאום הוא ראה רוכב אופניים מתפרץ לכביש מהמדרכה והוא פגע בו (**ת/36** ש' 12), אולם בחקירותיו שלאחר מכן אמר שהוא כלל לא ראה אותו ובעדותו בביהמ"ש הכחיש את גרסתו הראשונה (שברור כיום שהיא אינה נכונה, שכן רוכב האופנים לא התפרץ לכביש מהמדרכה הימנית) וחזר על גרסתו בהודעותיו האחרות, לפיה הוא כלל לא הבחין בו.

לא בכדי ציינה כבוד השופטת קמא, כי גרסת המשיב לפיה הוא כלל לא ראה את האופניים היא בעייתית, מבחינתו, אולם סברה, בדיון, כי יש לבחון, האם, לו היה רואה את האופניים, בעת שיכול וצריך היה לראות אותם ובולם בלימת חירום, היה מספיק לעצור את הרכב, מבלי לפגוע באופניים.

אלא, שבניגוד למסקנתה של כבוד השופטת קמא, ראינו לעיל, כי בדיקה ספציפית של שאלה זו, על פי נתונים שאינם שנויים במחלוקת (גם בהקלות לטובתו של המשיב), מביאה למסקנה, כי התשובה לשאלה הנ"ל חיובית היא.

26. רשלנותו של המשיב היא שהביאה לקרות התאונה. אמנם, גם המנוח התרשל באופן כניסתו לכביש,

אולם רשלנות זו אינה מנתקת את הקשר הסיבתי בין רשלנות המשיב לבין קרות התאונה ותוצאתה.

לפיכך, אם דעתי תישמע, נרשיע את המשיב בעבירה של גרימת מוות ברשלנות.

לענין האישום בנהיגה במהירות מופרזת אומר, כי מאחר שלא הוכחה המהירות המדוייקת בה נהג המשיב עובר לתאונה, אין מקום להרשיעו בעבירה של נהיגה במהירות מופרזת.

עם זאת, ברי מהראיות שהובאו בפני בימ"ש קמא, לרבות מגרסתו של המשיב עצמו, שבנסיבות הענין ובתנאים הספציפיים ששררו במקום בעת התאונה, הוא נהג במהירות בלתי סבירה ולכן יש להרשיעו גם בעבירה על תקנה 51 לתקנות התעבורה.

27. סופו של דבר, אם דעתי תישמע יתקבל הערעור, באופן שנרשיע את המשיב בעבירות של גרם מוות ברשלנות ונהיגה במהירות בלתי סבירה, תוך שנחזיר את התיק לבימ"ש קמא, לשם גזירת הדין.

אמליץ, אפוא לחבריי לקבל את הערעור ולהרשיע את המשיב בעבירות כדלקמן:

א. גרימת מוות ברשלנות, עבירה על סעיף **304** לחוק העונשין, התשל"ז-1977 וסעיפים 40+64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] תשכ"א-1961.

ב. נהיגה במהירות בלתי סבירה, עבירה על תקנה **51** לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 + סעיף 38(ג) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] תשכ"א-1961.

תמר שרון-נתנאל, שופטת

השופט עודד גרשון [אב"ד]:

אני מסכים.

**עודד גרשון, שופט
[אב"ד]**

השופט כמאל סעב:

אני מסכים.

כמאל סעב, שופט

אשר על כן הוחלט, פה אחד, כאמור בסעיף 27 לחוות דעתה של השופטת תמר שרון נתנאל. התיק יוחזר לבית המשפט קמא לשמיעת הטענות לעונש ולגזירת הדין.

ניתן היום, י"ב אייר תשע"ד, 12 מאי 2014, במעמד הצדדים.

**תמר שרון-נתנאל,
שופטת**

כמאל סעב, שופט

**עודד גרשון, שופט
[אב"ד]**