



גמ"ר 6944/09/16 - מדינת ישראל נגד יניב קומא

בית משפט השלום לתעבורה בנצרת

גמ"ר 6944-09-16 פרקליטות מחוז צפון- פלילי נ' קומא

לפני כבוד השופט בסאם קנדלפת
המאשימה מדינת ישראל

נגד הנאשם
יניב קומא

הכרעת דין

בפתח הדברים מוצא אני חובה מוטלת עלי להביע את מורת רוחי על הדרך שבה בחר הסנגור להציג את טיעוניו בסיכומים במילים בוטות וחסרות רסן ובסגנון משתלח חסר תקדים (מבחינתי) בחומרתו. בא כוח הנאשם בחר לשזור, לכל אורך סיכומיו, התייחסויות בוטות, מזלזלות ובלתי מקובלות, כלפי הפרקליט אשר טיפל בתיק מטעם המאשימה, כלפי המשטרה ועדי התביעה. התקפה אישית כנגד הפרקליט ותיאורו (לפי הסדר המופיע בסיכומים) כמי שלוקה "בבעיה בהבנת הנקרא", "לא קרא היטב את חומר הראיות", "לא באמת הבין מה רוצה לומר המומחה", "לא באמת יודע על מה הוא מדבר", "לא בקיא בחומר", "מדמין לעצמו", "שתה בהנאה", "לא מבין את קורות התאונה", ועוד - חוטאים הם לחובות האתיקה המקצועית המוטלות על הסנגור המכובד. בנוסף, הסנגור הגדיל על עד התביעה בוחן תאונות הדרכים, ולאורך כל טיעוניו, בז לו ולגלג עליו בצורה מבישה ומיותרת. לא אחזור על כל התיאורים והלעג אך חומרה מיוחדת מצאתי בהאשמתו של הבוחן כמי שביצע "עבירה פלילית לכל דבר ועניין" וכמי ש- "משבש הליכי משפט ומכשיל את ביהמ"ש במלאכת השיפוט" - והכל ללא שמץ של יסוד לטענות מופרכות אלה. במאמר מוסגר אציין כי הסנגור נתלה בהקשר זה בדברים שנרשמו מפי העד בקשר למהירות נסיעת רכב הנאשם לפי גרסת הנאשם, וברור כי המספרים השגויים שנרשמו בפרוטוקול מקורם בטעות בהקלדה או בטעות מקרית, שכן הפרטים הנכונים והמדויקים נרשמו באופן מפורט ומפורש על ידי העד בנספח לדוח הבוחן (ת/9) שהוגש על ידי העד עצמו לבית המשפט, ולא היתה כאן כל כוונה אמיתית להטעות, והסנגור יודע. היתפסותו המוגזמת של הסנגור לטעות אקראית חסרת משמעות זו, היתה מיותרת ואינה מקובלת בשום פנים ואופן. הסנגור לא הסתפק בכך, ועל רקע תשובתו של העד כי פסק דין מסוים של בית המשפט העליון אינו רלוונטי לתיק שבפנינו - כך הגדיל הסנגור ותיאר את הבוחן: "עד חצוף חסר מעצורים ... טען בעזות מצח שפסק דין זה אינו נכון לתיק הזה". מעבר לכך שתשובתו של העד היתה נכונה והיא מקובלת עלי ואני מסכים עמה (ראו להלן), אין לי אלא לתהות כיצד סבר הסנגור המלומד שסגנון פוגעני ומחפיר זה יכול היה להועיל בשכנוע בית המשפט בצדקת ההגנה. סבורני, כי ההתבטאויות הקשות והפוגעניות שהסנגור השתמש בהן לאורך כל סיכומיו, מקומן לא יכיר במערכת משפטית מתוקנת, שבה מחויבים הצדדים לנגד דרך ארץ, תוך שמירה על כבוד בית המשפט, על כבוד הצד



שכנגד ועל כבוד כל אדם הקשור בהליך השיפוט, גם אם קיימת מחלוקת בנושאים המקצועיים [וראו כללים 32 ו- 33 לכללי לשכת עורכי הדין (אתיקה מקצועית), התשמ"ו-1986]. חופש הביטוי של הסנגור אינו בלתי מוגבל. נוסף על כך שהן אסורות, התבטאויות פוגעניות ובוטות מולידות רק נזק ואין בהן כל תועלת להגנת הנאשם. אסיים עניין זה בהבאת דברי בית המשפט העליון בעניין על"ע 8838/00 עו"ד שמחה ניר נ' הועד המחוזי - לשכת עורכי הדין תל אביב (2001):

"חופש הביטוי כזכות יסוד אינו יכול לעמוד למערער. גם חופש הביטוי אינו בלתי מוגבל. הוא מוגבל על ידי חוקים שונים כגון חוק לשון הרע ולענייננו, חוק לשכת עורכי הדין והכללים שנקבעו על פיו. הוא מוגבל כאשר הוא מתנגש בערכים אחרים ובזכויות אחרות שבפניהם עליו לסגת בנסיבות מסוימות. יפים לענייננו הדברים שנאמרו על ידי בית משפט זה בהקשר דומה: 'נתחלף לו למערער בין חופש הדיבור שזכות יסוד היא לכל פרקליט ולכל אדם באשר הוא לבין דיבור חופשי ממשמעת וריסון עצמאיים שאיסור יסוד הוא לכל אדם באשר הוא, ובמיוחד לפרקליט'..."

אסתפק בכך ולא אוסיף. וכעת להכרעת הדין.

רקע

ענייננו באירוע קשה וטרגי בו קיפחה אוריאלה כנפי ז"ל (להלן: המנוחה) את חייה עת חצתה את הכביש הסמוך לבית מגוריה ונדרסה על ידי רכב שנהג בו הנאשם. המנוחה, שהיתה בשנות השישים לחייה, נפגעה אנושות (פגיעה רב מערכתית, פגיעת ראש - ראו **ת/25**) והועברה לבית חולים כשהיא מחוסרת הכרה, מורדמת ומונשמת. לאחר מאבק של כחודשיים במצב זה, נפטרה המנוחה. בכך כבה לפיד חייה של המנוחה, ועולמם של בני משפחתה חרב עליהם.

הנאשם מואשם בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 בצירוף סעיף 64 לפקודת התעבורה.

אקדים מסקנה לניתוח ואומר כי החלטתי להרשיע את הנאשם בעבירה המיוחסת לו בכתב האישום.

התאונה אירעה ביום 31.10.2015, בסמוך לשעה 19:50, בדרך עירונית, ברחוב הנשיא ויצמן בטבריה, ליד בית מספר 22 (ולא כפי שנרשם בטעות בכתב האישום - ראו **ת/1**). אירוע התאונה נקלט באמצעות מצלמת אבטחה שהיתה מותקנת על בית מספר 20 (ראו עדות הבעלים - **ת/22**), והתיעוד בווידאו הוגש כראיה על גבי דיסק (**ת/20**). אמנם התאונה התרחשה בזמן הלילה, אך הדרך היתה מוארת כראוי באמצעות תאורת רחוב ופנסי החזית של רכב הנאשם האירו גם כן (ראו תיעוד בווידאו **ת/20**; הודעת הנאשם במשטרה **ת/8**, שורה 76; וכן דוח הבוחן **ת/9**, סעיף 3). המנוחה, שהיתה לבושה בגד בצבע כהה, חצתה את הכביש, שלא במעבר חציה, משמאל לימין בכיוון נסיעת רכב הנאשם. התנועה באותו רחוב מותרת לשני הכיוונים, נתיב אחד לכל כיוון. יצוין כבר עתה, ועל כך אין מחלוקת בין הצדדים, כי עד לרגע הדריסה, המנוחה הספיקה כמעט לחצות את כל רוחב הכביש, והתנגשות רכב הנאשם בה קרתה



במרחק של 6.6 מטרים מהצד השמאלי של הכביש, 15 סנטימטרים בלבד מדופן צד ימין של רכב הנאשם (ראו דוח הבוחן **9/ת**, סעיפים 9 ו-14). במילים אחרות, ובהינתן מהירות ההליכה של המנוחה באותם רגעים, כמטר אחד בשנייה (ראו סעיף 6 לנספח דוח הבוחן - **9/ת**; וסעיף 9 לחוות הדעת בעניין ניתוח סרטון הווידאו - **26/ת**), עולה כי 0.15 שניה חרצו את גורלה של המנוחה. כפי שאפרט להלן, אין נתונים אלה אומרים שהנאשם איחר בזמן תגובתו רק כ- 15 מאיות השנייה (והוא איחר זמן ארוך משמעותי יותר - ראו להלן), אלא רוצה לומר שבפועל נדרשו מהנאשם לא יותר מאשר 15 מאיות השנייה לאפשר במהלך עוד צעד קטן למנוחה על מנת למנוע את התאונה ברגע האחרון, אילו היה רק מאט מבלי לעצור לגמרי, אך גם בזה נכשל הנאשם.

מטעם התביעה העידו - כעדים מהותיים ומרכזיים - הבוחן, רס"מ קרני לדאני, אשר חקר את נסיבות התאונה וערך שתי חוות דעת (**9/ת** ו- **19/ת**); והמומחה לראייה דיגיטלית, רס"מ רון גור-אל, אשר ניתח את סרטון הווידאו המתעד את התאונה וערך חוות דעת בעניין זה (**26/ת**). בנוסף, נשמעו עדים נוספים שעדותם לא היתה מהותית לדין והוגשו מטעם התביעה - בהסכמת ההגנה - מוצגים שונים הכוללים שתי הודעות של הנאשם במשטרה (**8/ת** ו- **15/ת**), וכל התיעוד הרפואי הקשור במנוחה מיום התאונה ועד למותה.

הנאשם העיד להגנתו, ומטעמו העיד מומחה ההגנה, מר משה וייסמן אשר ערך חוות דעת (**2/נ**).

באי כוח הצדדים, עוה"ד אוהד כהן (בשם המדינה) ועוה"ד יוסי גואטה (בשם הנאשם), הביאו בפני את סיכומיהם לעניין האשמה. לא אחזור על כל פרטי הטענות, ואסתפק בעיקר. כמו כן, אתייחס להלן לראיות הרלוונטיות להכרעת הדין בלבד.

קו ההגנה של הנאשם

קו ההגנה של הנאשם התמקד בטענה כי התאונה היתה בלתי נמנעת מבחינתו. הנאשם העיד בבית המשפט (פרוטוקול הדיון מיום 18.3.2018, עמ' 33) כי הוא הופתע מהימצאות המנוחה בנתיב הנסיעה שלו וטען שהוא לא ראה את המנוחה עד רגע לפני הפגיעה בה ובאותו רגע הוא בלם מיד ועצר בצד. לפי גרסתו, הנאשם לא ראה את המנוחה חוצה את הכביש בשלב מוקדם יותר.

גרסתו של הנאשם מקובלת עלי ואין לי כל ספק באמינותה. אך בכך אין די כדי להושיע את הנאשם. ברור כי הנאשם לא ראה את המנוחה בפועל עד לפני שבלם את רכבו, ואין לי כל ספק שלא היה דבר רחוק מלבו ומכוונתו של הנאשם מאשר לקפח את חייה של המנוחה. אין זו שאלה בכלל שבית המשפט נדרש לענות בה בנסיבות תיק זה. ואולם הנאשם מואשם בגרימת מותה של המנוחה ברשלנות, ומכאן שהשאלה המהותית המתעוררת במקרה זה היא: האם הנאשם יכול וצריך היה לראות את המנוחה בשלב מוקדם יותר שאפשר היה בו למנוע את התאונה, אם לאו. בשביל לענות על שאלה זו צריך להכריע קודם במחלוקת המהותית שבין הצדדים.



המחלוקת בין הצדדים

המחלוקת המהותית בין הצדדים, כפי שאני מבין אותה מתוך סיכומי טיעוני הצדדים, נסבה על שני אדנים שעליהם ניתן לבסס את הכרעת הדין: אחד, המרחק שממנו יכול היה הנאשם להבחין במנוחה חוצה את הכביש; והשני, זמן התגובה הנכון לשימוש במקרה זה לצורך קביעת אחריותו של הנאשם.

מהירות נסיעת רכבו של הנאשם עובר לתאונה אינה במחלוקת אמיתית. הנאשם עומד על כך שהוא נהג את רכבו במהירות של 30 קמ"ש, ואילו המאשימה מוכנה להניח לטובתו כי נסע במהירות המרבית המותרת בדרך עירונית והיא 50 קמ"ש, מבלי לטעון כי זו היתה מהירות בלתי סבירה בנסיבות המקרה. כך או כך, כפי שיפורט להלן, הכרעה במחלוקת המהותית הנ"ל בין הצדדים תייתר את הצורך בקביעת ממצא מדויק לגבי מהירות נסיעת רכב הנאשם.

דין והכרעה

סטנדרט ההתנהגות המצופה מהנאשם ואשר על פיו נקבעת אחריותו הפלילית של הנאשם לגרימת התאונה הוא סטנדרט ההתנהגות של האדם - או הנהג - הסביר. סטנדרט זה נקבע על ידי בית המשפט על פי נורמות התנהגות שנמדדות "לפי קנה-מידה אובייקטיבי, ובבוא בית המשפט לקבוע קנה מידה זה, עשוי הוא להקפיד ולהחמיר כדי שלא יקופחו חיי אדם" (ראו פסק הדין הידוע בעניין ע"פ 196/64 היועץ המשפטי לממשלה נ' בש (1964)).

המסגרת הנורמטיבית החולשת על הדיון היא תקנה 52(1) לתקנות התעבורה הקובעת כדלקמן:

"בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב נוהג רכב להאט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך או לרכוש, לרבות רכבו הוא, ובמיוחד במקרים אלה:

(1) בתוך שטחים בנויים מאוכלסים ובקטעי דרך שבתים בנויים לצדם ותנועת הולכי רגל מצויה בהם;"

כך הוא בענייננו. התאונה אירעה בדרך עירונית, בקטע כביש שבתים בנויים משני צדדיו (ראו לוח תצלומים מזירת התאונה - **ת/5**), ותנועת הולכי רגל מצויה בו (ודוק: שעת התאונה היתה 19:50 ולא שעה מאוחרת של הלילה). אכן, הדעת נותנת כי נוהגים ברכב המתקרבים לשטחים בנויים מאוכלסים שומה עליהם לצפות הימצאותם של הולכי רגל בכביש ולנקוט אמצעי זהירות ראויים כדי למנוע פגיעה בהם. האחריות המוטלת על הנאשם היתה אפוא אחריות מוגברת. אחריות זו כוללת חובה לצפות את האפשרות כי הולך רגל באותו קטע דרך שבתים בנויים לצדו עלול לחצות את הכביש שלא במעבר חציה ואף בצורה רשלנית.

עם זאת, מקובל עלי העיקרון כי האחריות בכגון דא אינה מוחלטת ואף לא מסוג אחריות קפידה. יש להוכיח רשלנות. אך האחריות המוגברת היא רלוונטית לענייננו לצורך קביעת הפרמטר של זמן התגובה הראוי לשימוש במקרה שבפנינו. ההגנה מבקשת - באמצעות המומחה מטעמה (ראו חוות הדעת **נ/2**) - להקיש על ענייננו מהמקרה שנדון בעניין רע"פ



1355/12 שטיינברגר נ' מדינת ישראל (2012), שם נקבע זמן תגובה של 2.15 שניות. אלא, שאין הנדון דומה לראיה. כך שכן, פסק הדין שאליו הפנתה ההגנה מתייחס למערכת עובדתית שונה בתכלית מעובדות המקרה שלפנינו. שם, כל המומחים (ובכלל זה שני מומחים מטעם התביעה) שהעידו בפני בית המשפט לתעבורה הסכימו הסכמה גמורה כי זמן התגובה הנכון הוא 2.15 שניות, וקביעת בית המשפט העליון הסתמכה על הסכמה זו ללא דיון מהותי בשאלה זו. בנוסף - וזה העיקר - התאונה שם אירעה בדרך שאינה עירונית, לפנות בוקר, כאשר רכבו של הנאשם התנגש בקטנוע ובאישה שהיו מוטלים באופן בלתי צפוי על הכביש המהיר בעקבות תאונה אחרת, מוקדמת. וכך כל המומחים הסכימו שזמן התגובה הראוי לשימוש הוא 2.15 שניות, אשר חושב על בסיס זמן התגובה הרגיל של 0.75 שנייה וזמן תגובת מערכת הבלימה של 0.3 שנייה, בתוספת של 0.1 שנייה לתגובה בשעה לילה, ושתי תוספות חריגות של 0.5 שניות כל אחת בשל "הפתעה" ו- "סנוור".

בענייננו, הבוחן קבע זמן תגובה ראוי של 1.15 שניות (המורכב משלושת החלקים הראשונים, ללא תוספות חריגות), ואני מאמץ את קביעתו זו בהיותה קביעה נכונה ונאמנה לעובדות המקרה שבפנינו. יש להדגיש שוב כי השאלה מהו זמן התגובה הראוי לשימוש אינה שאלה שבעובדות בלבד אלא גם שאלה שבדין. על מנת להמחיש את הדברים, נניח שאדם גרם לתאונה כאשר הוא נוהג תחת השפעת משקאות משכרים, וזמן תגובתו לסכנה צפויה התארך בשל כך. האם בית המשפט יכול להביא נתון זה בחישוביו כדי לקבוע אם התאונה היתה בלתי נמנעת אם לאו. ברור שהתשובה לשאלה זו היא שלילית. נתונים פסולים סובייקטיביים של הנהג הספציפי לא יהיו חלק מהנורמה הקובעת ומסטנדרט ההתנהגות הסביר. כך בענייננו. במילים פשוטות, ניתן לומר כי הנאשם לא היה אמור - אובייקטיבית - להיות מופתע מההתנהגות של המנוחה בנתיב הנסיעה שלו באותו שטח בנוי ומאוכלס, ואם כך היה והופתע הרי הדבר ייחפך לו לרועץ ויעיד על התנהגותו החורגת מסטנדרט ההתנהגות הסביר, ובוודאי שלא יובא בחשבון לטובתו בקביעת זמן התגובה הראוי לשימוש.

כך באשר לתוספת של 0.5 שנייה עבור "הפתעה" כביכול, שאין לה כל מקום בנסיבות התאונה נשוא ענייננו. ולעניין תוספת 0.5 שניה עבור "סנוור", הרי כאן התשובה לטענות ההגנה פשוטה יותר. הנאשם מעולם לא טען זאת בחקירתו במשטרה ואף לא בעדותו בבית המשפט. כיצד אפוא מצפה הנאשם שבית המשפט יביא נתון זה במסגרת שיקוליו כאשר אין לו בשל כך כל עוגן בחומר הראיות. אמנם, באותו קטע כביש פנסי הרחוב האירו ומכונות אחרות חלפו על פני הנאשם, אך הנאשם עצמו אינו טוען כי ראיתו נפגעה בגלל אור חזק כלשהו. די בכך כדי לדחות את טענת הסנוור של הנאשם. מעבר לנדרש, אציין כי הסתמכותו של מומחה ההגנה על הדברים שנרשמו בחוות דעתו של מומחה התביעה, רס"מ רון גור-אל, אשר ניתח את סרטון הווידאו המתעד את התאונה וציין דבר קיומם של "סנוורים ממקורות תאורה שונים" (ת/26, עמ' 9) - אין בה ממש. מומחה התביעה התייחס בדבריו האמורים לעדשת המצלמה ולא לעיניו של הנאשם, אשר הוא והוא בלבד יכול להעיד על פגיעה שנגרמה כביכול לעיניו בעקבות סנוור. משלא העיד הנאשם על כך ולא עמד למבחן החקירה הנגדית, אין מקום להתייחסות עניינית לטענת הסנוור. בהקשר זה אוסיף כי טענת הסנוור אינה חזות הכול שאחריה אין ולא כלום. השאלה היא גם כאן שאלה שבדין: כיצד נהג סביר צריך לפעול במצב של סנוור, האם יכול וצריך היה להסיט את מבטו ממקור האור, האם יכול וצריך היה להאט את מהירות הנסיעה ואף לעצור את רכבו כדי לקדם את פני הרעה?! אלה ועוד שאלות שבעובדה ושבדין שההכרעה בהן אינה קלה, אך משלא הונח הבסיס העובדתי לכך אין מקום לדון יותר בטענת הסנוור של הנאשם ואני דוחה אותה.

לאור האמור, אני קובע כי במחלוקת בין הצדדים בקשר לזמן התגובה הראוי לשימוש במקרה זה, הצדק הוא עם המאשימה וזמן התגובה של 1.15 שניות שהבוחן, רס"מ קרני לדאני, עשה בו שימוש - הוא זמן התגובה הנכון והראוי



במקרה שבפנינו.

ומכאן להיבט השני שבמחלוקת בין הצדדים שעניינו המרחק שממנו יכול היה הנאשם להבחין במנוחה חוצה את הכביש. בסרטון הווידאו (**ת/20**) נראתה המנוחה חוצה את הכביש מהקצה השמאלי בכיוון נסיעת רכב הנאשם לאחר שחלף מולה רכב אחר שהגיע מהכיוון הנגדי. על אף שאותו רכב שהגיע ממול המשיך בנסיעתו ולא הסתיר מאחוריו את המנוחה שהחלה בחציית הכביש, המשטרה נהגה במשנה זהירות כלפי הנאשם מחשש שאותו רכב לא הפסיק להגביל את שדה הראיה של הנאשם גם בהמשך נסיעתו, והניחה לטובת הנאשם כי המנוחה נגלתה לעיני הנאשם רק לאחר שעברה את הקו הדמיוני השמאלי ביותר שבו עבר הרכב שהגיע מנגד, כאילו נשאר עומד במקומו והמנוחה חצתה את הכביש מאחוריו. מחוות דעתו של מומחה התביעה רס"מ גור-אל (**ת/26**) עולה כי מאותה מקודה ועד למקום התאונה, המנוחה הלכה זמן של 2.52 שניות - זה הזמן שעמד לרשות הנאשם להבחין במנוחה חוצה את הכביש לתוך נתיב הנסיעה שלו ולהגיב בהתאם. מסכים אני עם טענת המאשימה כי דרך חישוב זמן זה היתה מרחיקת לכת לטובת הנאשם וכי בשחזור נכון ומדויק של התאונה - ניתן היה להגיע למסקנה שונה המצביעה על זמן ארוך יותר, אך, כפי שציין מומחה ההגנה ובצדק בחוות דעתו (**נ/2**, עמ' 10, סעיף 9.7), אין עומדת בפניי אפשרות מעשית ורצינית להתייחס לטענה זו המסתמכת על השערות, אמנם הגיוניות, אך נעדרות תשתית עובדתית מוכחת, כראוי במשפט פלילי.

על כן, אני קובע כי המנוחה היתה גלויה לעיני הנאשם משך זמן של 2.52 שניות עד לרגע התאונה. על בסיס נתון זה, ניתן לומר כי רכבו של הנאשם היה במרחק של 35 מטרים מהמנוחה מהרגע שהיא נגלתה לו לראשונה (ראו דוח נספח לדוח הבוחן - **ת/19**, סעיף 9). מרחק זה נמצא בתוך טווח שדה הראיה של הנאשם שעומד על 44.3 מטרים לפי ניסוי שדה הראייה שערך הבוחן עם הנאשם בסמוך לאחר התרחשות התאונה (שם, סעיף 11; וראו סעיף 4 לדוח הבוחן **ת/9** ותמונה מספר 18 בלוח התצלומים **ת/5**). בהקשר זה אציין כי טענות ההגנה כנגד תקינות ניסוי שדה הראייה הקשורות ברכבים שהאירו מאחורי השוטר שדימה את המנוחה, שכביכול פגעו במהימנות הניסוי, אין בהן כל ממש. נהפוך הוא. השוטר שהשתתף בניסוי עמד בין רכב הנאשם בעת הניסוי לבין הרכבים שהאירו מנגד וכך קרני האור שמקורן ברכבים האחרים לא הגיעו אל הצד שעליו הביט הנאשם בעת הניסוי. אותו שוטר שדימה את המנוחה עמד אפוא בצל ולא באור, מנקודת מבט הנאשם. נתונים אלה דווקא פגעו בנראות של השוטר ותוצאות הניסוי מטיבות עם הנאשם. על כן, טענות ההגנה בעניין זה נדחות.

על סמך נתונים אלה, וגם בהנחה שהמנוחה היתה גלויה לעיני הנאשם רק במשך זמן של 2.52 שניות, הבוחן הגיע למסקנה - המקובלת עלי כאמינה וכמהימנה - כי התאונה היתה נמנעת במהירות נסיעה של 50 קמ"ש (**ת/19**). ברור אם כן, שגם במהירות נמוכה יותר לה טוען הנאשם, התאונה היתה נמנעת אף ביתר שאת.

לאור האמור, אני קובע כי התאונה נגרמה עקב ובגין רשלנותו של הנאשם אשר לא ראה את המנוחה חוצה את הכביש, לא שם לב אליה, לא נתן דעתו על המתרחש בסביבתו על אותו קטע כביש, לא חיפש את הולכי הרגל הנמצאים שם ולא נקט אמצעי זהירות ראויים כדי למנוע פגיעה בהם. עוד אני קובע כי המנוחה לא התנהגה בצורה מפתיעה שהנאשם לא יכול היה לצפות מראש באופן סביר, וכי לרשות הנאשם עמדו מרווחי זמן ומרחק יותר מכפי שהיה נחוץ לו כדי למנוע את הפגיעה במנוחה, כך שיכול היה למנוע את התאונה אילו רק היה פוקח את עיניו ומבחין, מבעוד מועד, במנוחה. למותר לציין, כי מותה של המנוחה חודשיים לאחר התאונה היה תוצאה ישירה של התאונה. החומר הרפואי שהוגש בהסכמה



בעניין זה (וראו בעיקר סיכום האשפוז - **ת/37**), די בו כדי להוכיח כדבעי את הקשר הסיבתי העובדתי בין הרשלנות לבין התוצאה, ולשלול כל טענה בעלמא בדבר ניתוק הקשר הסיבתי על ידי מאורע חריג ובלתי צפוי שקרה כביכול לאחר התאונה.

לאור האמור, אני מרשיע את הנאשם בעבירה המיוחסות לו בכתב האישום.

ניתנה והוקראה בפומבי היום, י"ג סיוון תשע"ח, 27 מאי 2018, במעמד הנאשם ובא כוחו, עו"ד יוסי גואטה, ובא כוח המאשימה, עו"ד אוהד כהן.