

ת"ד 9022/08/14 - מדינת ישראל נגד אברהם מסס

בית משפט השלום לתעבורה בתל אביב - יפו

ת"ד 9022-08-14 מדינת ישראל נ' מסס
לפני כבוד השופט דן סעדון

בעניין: מדינת ישראל
ע"י ב"כ עו"ד רועי בראון

המאשימה

נגד

אברהם מסס
ע"י ב"כ עו"ד חורש

הנאשמים

הכרעת דין

1. נגד הנאשם הוגש כתב אישום מתוקן המייחס לו עבירה של נהיגה בחוסר זהירות הגורמת חבלות של ממש, בניגוד לתקנה 21 (ג) לת"ת בקשר עם סעיף 38 (3) לפקודת התעבורה. על פי עובדות כתב האישום נהג הנאשם ברכב ביום 31.5.14 ברחוב נבו בהרצליה מדרום לצפון, הגיע לכיכר והתקרב לצומת עם רחוב בן ציון. ברחוב נבו, סמוך להצטלבות עם הכיכר, מסומן מעבר חצייה להולכי רגל. אותה שעה רכבה על אופניים חשמליים המעורבת, ילידת 1997, ממערב למזרח (משמאל לימין כיוון נסיעת הנאשם). הנאשם לא שם ליבו למעורבת שחצתה את מעבר החצייה ברכיבה, פגע בה וגרם לה חבלות של ממש (דימום בראש, שברים בגולגולת, דם סביב גזע המוח). בעקבות הפגיעה הורדמה המעורבת והונשמה והועברה לשיקום בבית לוינסטיין.

2. הנאשם הודה במרבית פרטי העובדה של האירוע אך כפר באחריותו לתאונה. הוא טען כי לא היה יכול להבחין במעורבת מבעוד מועד שכן היא הייתה גלויה על מעבר החצייה פחות משנייה. עוד טען כי לא הוא שנהג בקלות ראש (כניסוחו של כתב האישום בעת המענה) אלא המעורבת.

3. על מנת להבין את טענות הצדדים ואת ההכרעה יש להבהיר תחילה את מבנה זירת התאונה. זירת התאונה כוללת כיכר - מעגל תנועה - ושטח הפרדה ברוחב 9 מ' המחלק את הדרך לשני כבישים נפרדים. כל כביש הוא חד סטרי. במקום סומן מעבר חצייה להולכי רגל המופרד על ידי שטח ההפרדה. מעבר החצייה בו אירעה התאונה יכונה "מעבר החצייה הצפון המזרחי". מעבר החצייה האחר יכונה "מעבר החצייה הצפון מערבי". אין חולק, והדבר עולה מסרטון הווידאו שצולם, כי עובר לתאונה רכבה המעורבת על אופניה החשמליים, ללא עצירה או האטה, ממערב החצייה הצפון המערבי עובר לשטח ההפרדה ומשם למעבר החצייה הצפון מזרחי בו אירעה התאונה.

4. במסגרת פרשת התביעה העידו מספר עדים. שני העדים המרכזיים הם בוחן התנועה יוסי ירקוני (להלן: "הבוחן") ומר ליאור נווה. הבוחן הגיע לזירת התאונה, ביצע עבודת בוחנות לרבות שחזור של התאונה, ערך דוח בוחן ותפס קובץ מצלמת אבטחה המראה את מהלך התאונה. ליאור נווה נסע בנתיב הימני בו נהג הנאשם עובר לתאונה, מאחורי רכבו של הנאשם, והבחין במעורבת כשהיא חוצה ברכיבה את מעבר החצייה הצפון המערבי ברכיבה.
5. במסגרת פרשת ההגנה העידו הנאשם ומומחה ההגנה אינג' גדי ויסמן (להלן: "מומחה ההגנה").

פרשת התביעה

6. העד המרכזי בפרשת התביעה היה הבוחן. הבוחן הגיע למסקנה כי לנאשם היה שדה ראייה פתוח לחלוטין לעבר המעורבת, כי המעורבת, מרגע ירידתה למעבר החצייה הצפון מערבי, הייתה גלויה לעיניו משך 4 שניות תמימות במהלכן היה הנאשם יכול וצריך להבחין בה ולנקוט בצעדים למניעת התאונה. משחזור שערך הבוחן (ת/3) עולה כי בהנחה והנאשם נהג במהירות 30 קמ"ש ואף 40 קמ"ש הייתה התאונה נמנעת. הבוחן חילץ באופן חישובי את מהירות רכיבתה של המעורבת וקבע אותה על 18 קמ"ש. הוא ציין כי מדובר במהירות קרובה מאוד למהירות בה רכבה המעורבת עובר לתאונה (ע' 22 ש' 27-30).

7. עדת התביעה אושרית גנדלמן העידה כי טיפלה במעורבת לאחר התאונה. היא ציינה כי לא הבחינה בקסדה בזירה או על ראשה של המעורבת והוסיפה "**לפי הפגיעה שלה היה ברור לי שהיא לא חבשה קסדה**" (ע' 28 ש' 10-11).

8. עד התביעה ליאור נווה נסע עם רכבו מאחורי רכב הנאשם בנתיב הימני. הנסיעה הייתה במהירות סבירה ולא חריגה. לטענת העד "**קצת לאחר הכניסה לכיכר... ראיתי רוכבת אופניים צעירה... היא חצתה את מעבר החצייה של הנתיב הנגדי (מעבר החצייה הצפון מערבי ד.ס.). לכיוון מעבר החצייה השני (מעבר החצייה הצפון מזרחי ד.ס.). כשהתקדמתי בכיכר ראיתי שהרוכבת טיפה מאטה אבל לא מגיעה לעצירה מלאה, ממשיכה להמשיך החצייה. באותו שלב הבנתי שהרכב שלפני (רכב הנאשם ד.ס.) לא מאט ולא שם לב שהיא ממשיכה בחצייה. אני זוכר את עצמי אומר "הוא לא רואה אותה" .. לא ראיתי האטה שלו לפני הפגיעה בה**" (ע' 30 ש' 14-28; ההדגשות אינן במקור). בחקירתו הנגדית תיקן העד את דבריו וציין כי "**אני לא יכול להגיד אם הייתה האטה**" (של המעורבת ד.ס.)" (ע' 31 ש' 4). העד הוסיף כי מהבעת פניה של המעורבת הבין כי היא הבחינה ברכבו של הנאשם (ע' 33 ש' 23-24 וש' 27).

9. במסגרת פרשת ההגנה העידו הנאשם ומומחה ההגנה. הנאשם ציין כי בשום שלב לא הבחין בנוכחותה של המעורבת בכביש (ע' 38 ש' 23-25). הוא אישר כי דבר לא הפריע לשדה הראיה שלו וכי היה יום נאה ובהיר. לאחר שעומת הנאשם בחקירה נגדית עם עדותו של מר ליאור נווה שנסע מאחוריו והעיד כי הבחין במעורבת, טען הנאשם כי הוא אינו מייחס חשיבות למה שמתרחש בחלקו הצפון מערבי של מעבר החצייה אלא רק למה שמתרחש בחלקו הצפון מזרחי של מעבר החצייה, בו נסע ואליו התכוון להגיע. לדבריו: "**קודם כל לא מעניין אותי מה הולך שמאלה בכביש השני. מעניין אותי מה קורה בכביש שלי**" (ע' 40 ש' 21).

10. מומחה ההגנה טען כי הנאשם היה יכול להבחין מבעוד מועד במעורבת רוכבת על אופניה אולם עובדה זו לא

חייבה את הנאשם - כנהג סביר - לנקוט כבר אז באמצעי זהירות למניעת תאונה. זאת, הן בשל המרחק בין כלי הרכב והן בשל העובדה שהמעורבת רכבה במסלול נסיעה נגדי ("אני אומר ואני בטוח שכל אחד מהנוכחים היה ממשיך לנסוע ולא ממשיך לעצור את כל התנועה בגלל רוכב אופניים במסלול נגדי במרחק 20 מ'..") (ע' 43 ש' 13-15) ובהמשך " לדעתי אם וכאשר היה רואה את הולכת הרגל במסלול נגדי במרחק 20 מ' מציר הנסיעה שלי אני סבור שכל איש מן היישוב היה ממשיך בנסיעה ולא נעצר..") (ע' 45 ש' 29-30). "הנאשם היה קרוב יותר. שדה הראיה היה פתוח ואם היה מסובב את הראש היה מבחין בה. גם אם היה רואה אותה מבחינתו הוא היה יכול להמשיך לנסוע. האם נהג מן היישוב יכול לנחש שמהירות נסיעת הרוכב היא 18 קמ"ש והיא נמצאת במעבר חצייה שהוא אינו אחראי לו על פי חוק... נהג מן היישוב ימשיך לנסוע. כך אני הייתי נוהג" (ע' 47 ש' 16-20)

11. בסיכומיה טענה ההגנה כי יש לזכות את הנאשם על יסוד הטעמים הבאים או חלקם: ראשית, התרשלות המעורבת כה משמעותית וחמורה עד כי היא מנתקת את הקשר הסיבתי בין התרשלות הנאשם, ככל שהייתה, לבין התאונה. התרשלות המעורבת מתבטאת ברכיבה שלא כדין על אופניים חשמליים על מעבר חצייה המיועד להולכי רגל; אי חבישת קסדה; רכיבה במהירות גבוהה ובלתי סבירה מבלי לעצור או להאט את מהירות רכיבתה. שנית, פגיעה ביכולת הנאשם להתגונן. ההגנה טוענת כי לא מן הנמנע כי האופניים עליהם רכבה המעורבת היו יכולים לפתח מהירות גבוהה הנעה בין 50-60 קמ"ש. האפשרות הטכנית לבדוק את האופניים ויכולתם נמנעה מן ההגנה והנאשם זכאי ליהנות ממחדל זה. שלישית, חובת הזהירות הקונקרטיית של הנאשם קמה בנסיבות המקרה רק משהוכחה לנאשם כוונתה של המעורבת לחצות את מעבר החצייה הצפון מזרחי. באותה נקודת זמן, כפי שפירט מומחה ההגנה בחוות דעתו, לא היה הנאשם יכול למנוע את התאונה ללא קשר למהירות נסיעתו שכן זמן התגובה שלו היה ממושך מפרק הזמן שנדרש למעורבת לחצות את מעבר החצייה הצפון מזרחי עד לאימפקט.

דין והכרעה

12. המחלוקת המרכזית במקרה זה נוגעת להיקפה של חובת הזהירות הקונקרטיית שחב הנאשם, נהג רכב פרטי, למעורבת שרכבה עובר לתאונה על אופניים חשמליים. מהכרעה במחלוקת זו נגזרת תשובה לשאלה מהו משך הזמן שעמד לרשות הנאשם להגיב לסיכון שניבט מרכיבת המעורבת. קביעת פרק הזמן בו היה הנאשם יכול וצריך להגיב לסיכון תקבע אם מדובר בתאונה שנהג סביר וזהיר היה יכול למנוע אותה בתאונה נמנעת (כפי שגורסת המאשימה) או שמא מדובר בתאונה בלתי נמנעת (כפי שגורסים ההגנה ומומחה ההגנה). למען הסר ספק אציין כבר עתה כי לטעמי אופניים חשמליים מהווים כלי רכב לכל דבר ועניין. מטעם זה ההיקש שנערך בין רכיבת המעורבת לבין הולך רגל החוצה במעבר חצייה אינו במקומו.

13. זה יהיה סדר הדין: בשלב הראשון אדון בטענות ההגנה הנוגעות בדבר קיפוח הגנת הנאשם. בשלב השני אבחן קיומה של חובת זהירות מושגית וקונקרטיית בין הנאשם למעורבת ואבחן ממתי חלה על הנאשם חובה לנקוט אמצעי זהירות למנוע את התאונה בנסיבות מקרה זה. בשלב השלישי ולאחר שקבעתי את היקפה של חובת הזהירות הקונקרטיית אוסיף אבחן אם לנאשם הייתה אפשרות למנוע בנקיטת אמצעי זהירות סבירים את התאונה. לבסוף אדון בטענת ההגנה לפיה רשלנות המעורבת ניתקה את הקשר הסיבתי בין מעשיו או מחדליו של הנאשם לבין התאונה ותוצאותיה.

פגיעה ביכולת הנאשם להתגונן

15. ההגנה טוענת כי אי מסירת האופנים לבדיקתה קיפחה את הגנת הנאשם שכן לא מן הנמנע שאופניים אלה עשויים לפתח מהירות נסיעה משמעותית הנעה בין 50-60 קמ"ש. דין טענה זו להידחות. ההגנה אינה טוענת כי המעורבת רכבה על אופניה במהירות המרבית ועל כן אין שום רלוונטיות לנתון זה להגנת הנאשם. הבוחן קבע כי מהירות רכיבתה של המעורבת עובר לתאונה הייתה 18 קמ"ש. הוא ציין כי מדובר בנתון קרוב מאוד למהירות המדויקת. ההגנה לא חלקה על נתון זה. יתר על כן, ההגנה לא הסבירה כיצד הייתה מסירת אופני המעורבת לידיה מביאה אותה להציג נתון מדויק יותר של מהירות רכיבת המעורבת עובר לתאונה.

חובת הזהירות הקונקרטי של הנאשם בנסיבות המקרה

16. השאלה העיקרית במחלוקת במקרה זה נוגעת להיקפה של חובת הזהירות הקונקרטי אותה חב הנאשם למעורבת שרכבה על אופניים חשמליים. לא בכדי הבחנתי בין חובת זהירות קונקרטי לחובת זהירות מושגית שכן גם ההגנה לא חלקה על קיומה של חובת זהירות מושגית אותה חב הנאשם כלפי המעורבת. הלכה היא " **בהיבט הכללי חב נהג חובת זהירות כלפי המשתמשים האחרים בדרך ובכללם הולכי הרגל אשר נמצאים בתחום הסיכון של נהיגתו ועניין זה אין כמוהו נפקא מינא אם הנהג נוסע קדימה או אחורה**" (ד"נ 22/83 מדינת ישראל נ' חדריה, פ"ד לח (2) 285 (1984)). עוד נאמר בהקשר זה כי על נהג השולט " **בכלי בעל-כוח קטלני מוטלת האחריות, הראשונה במעלה, לנהוג בזהירות.**" (בג"ץ 8150/13 כרסנטי נ' פרקליטות המדינה - המחלקה הפלילית (6.8.14))

בעוד המאשימה סברה כי על הנאשם לנקוט אמצעי זהירות החל מן הרגע בו ירדה המעורבת למעבר החצייה הצפון מערבי והחלה בחצייה (משך 4 שניות תמימות) שאז התאונה נמנעת (ת/3) סברה ההגנה כי בשל המרחק בין המעורבת לנאשם והעובדה כי המעורבת רכבה במסלול נגדי לזה של הנאשם חלה חובה זו רק מקום בו הוכחה לנאשם כי המעורבת מתכוונת לחצות את מעבר החצייה הצפון מזרחי ברכיבה שאז התאונה היא בלתי נמנעת.

17. נראה לי כי דווקא משום שיש לקבל את טיעוני ההגנה בדבר התנהלותה הרשלנית של המעורבת יש מקום להגיע למסקנה כי הנאשם, כנהג סביר, יכול וצריך היה להבחין במעורבת כשהיא יורדת בנסיעה רצופה מאבני השפה למעבר החצייה הצפון מערבי לעבר שטח הפרדה ומשם למעבר החצייה הצפון מזרחי. לכל המאוחר היה על הנאשם לתת דעתו למעורבת והתנהלותה הרשלנית בעת שעלתה על שטח הפרדה בדרכה למעבר החצייה הצפון מזרחי ולהגיב לסיכון זה מבעוד מועד. אדגיש כי גם בהנחה והנאשם היה צריך להגיב לסיכון בעת עלייתה של המעורבת לשטח הפרדה בדרכה למעבר החצייה הצפון מזרחי עדיין עמד לרשות הנאשם פרק זמן שדי היה בו כדי למנוע את התאונה כפי שיפורט להלן.

18. מומחה ההגנה הסכים בעדותו כי הנאשם היה יכול להבחין במעורבת ללא קושי בעת שזו חצתה את מעבר החצייה הצפון מערבי וזאת על פי שדה הראיה במקום (" **הוא היה יכול לראות, זה לפי שדה הראיה במקום**" (ע' 43 ש' 10-13)). גם העד ליאור נווה שנסע מאחורי רכבו של הנאשם הבחין במעורבת חוצה ברכיבה את מעבר החצייה הצפון מערבי ועל כן המסקנה המתבקשת היא כי גם הנאשם היה יכול - ולטעמי צריך - להבחין ללא כל קושי במעורבת

בעת שחצתה את מעבר החצייה הצפון מערבי או לכל המאוחר עם עלייתה לשטח ההפרדה בדרכה למעבר החצייה הצפון מזרחי.

מומחה ההגנה סבר כי יכולת הנאשם להבחין במעורבת רוכבת במעבר החצייה הצפון מערבי לא חייבה אותו כבר אז לנקוט אמצעים למניעת הסיכון. לדבריו: **"שדה הראייה היה פתוח ואם היה מסובב את הראש הוא היה מבחין בה. גם אם הוא היה רואה אותה מבחינתו הוא היה יכול להמשיך לנוע. האם נהג מן היישוב יכול לנחשב שמהירות נסיעת הרוכב היא 18 קמ"ש והיא נמצאת במעבר חצייה שהוא אינו אחראי לו על פי חוק... נהג מן היישוב ימשיך לנסוע. כך אני הייתי נוהג "** (ע' 47 ש' 20-16).

דעתי שונה. לטעמי כאשר נהג רכב מבחין - או יכול להבחין - בכלי רכב אחר הנע במהירות ובאופן רשלני או אף מסוכן לעבר נקודה שאליו מתכוון אף הוא להגיע, עליו לנקוט מבעוד מועד באמצעים מתאימים כדי לקדם פני סיכון בלתי סביר זה שאם לא כן הוא עשוי להיחשב כמי שהתרשל.

הנאשם היה יכול, ללא ספק, להבחין, כפי שהבחין העד מר ליאור נווה, במעורבת החוצה ברכיבה את מעבר החצייה הצפון מערבי במהירות בלתי סבירה, כשהיא לא חבושה קסדת בטיחות וכאשר היא רוכבת על אופניים במקום המיועד לחציית הולכי רגל. נהג סביר המבחין בהתנהלות כזו מצד המעורבת היה יכול להבין כי מדובר ברוכבת אופניים שהתנהלותה רשלנית ואולי אף מסוכנת. מכיוון שהמעורבת רכבה במהירות לאותו כיוון אליו כיוון הנאשם להגיע (מעבר החצייה הצפון מזרחי) ובשעה ששטח ההפרדה בין מעברי החצייה אינו יוצר מכשול לשטף רכיבתה של המעורבת היה הנאשם יכול וצריך להעריך כי קיימת אפשרות סבירה כי המעורבת לא תעצור או לא תאט לפני הגעתה לשטח ההפרדה וממנו למעבר החצייה הצפון מערבי ובהתאם היה עליו לנקוט אמצעי זהירות למנוע התממשות הסיכון. העובדה שבעת בה היה יכול הנאשם להבחין במעורבת היא הייתה מרוחקת ממנו ומצויה בנתיב הנגדי אינה מעלה ואינה מורידה. הצורך לנקוט אמצעים למניעת התממשות הסיכון נגזר מטיבו הקונקרטי בנסיבות כל מקרה. במקרה זה, לאור רכיבתה הרשלנית והמהירה של המעורבת ובהיעדר מכשול ממשי לרציפות רכיבתה עד הגעתה ליעד אליו כיוון הנאשם להגיע היה על הנאשם לצפות את הסיכון ולהיערך לו מבעוד מועד.

גישתה של ההגנה לפיה הנאשם היה חייב לנקוט באמצעים למניעת התאונה רק משהוכחה כוונת המעורבת לחצות את מעבר החצייה הצפון מזרחי אינה מקובלת עליי. ההיקש שערכה ההגנה בין מקרה זה למקרה המערב חציית הולך רגל תמוה נוכח טיעונה של ההגנה המדגיש כי המעורבת במקרה זה הייתה נהגת כלי רכב לכל דבר ועניין. לגופו של עניין: הולך רגל החוצה בקצב מתון מעבר חצייה בנתיב נסיעה נגדי ומרוחק מנהג רכב אינו יוצר סיכון בלתי סביר המחייב נקיטה מיידית של אמצעי זהירות מצד נהג הרכב. לא כך הוא מקום בו מדובר בהולך רגל החוצה מעבר חצייה בריצה מהירה תוך שברור לנהג הרכב כי תוך רגעים ספורים עתיד הולך הרגל להגיע לתחום הסיכון של הרכב. במקרה כזה, גם העובדה שהולך הרגל מצוי על מעבר חצייה מרוחק מספר מטרים מן הרכב אינה משחררת את הנהג מחובתו לנקוט אמצעים למניעת הסיכון הלא סביר שנוצר בנסיבות המקרה. אכן, נהג היכול וצריך להיות ער לסיכון הנע לעברו במהירות - גם אם מכביש אחר - ולצפות את התוצאות של התממשות סיכון זה אינו יכול להישמע בטענה כי הוא אינו חייב לפעול למניעת סיכון כל עוד סיכון זה אינו מצוי " על סף דלתו".

18. הנאשם הפר את חובת הזהירות שלו במקרה זה. הוא ציין בעדותו כי בשום שלב לא הבחין במעורבת, למרות

שדה הראייה הפתוח. בעדותו הבהיר כי "לא מעניין אותי מה הולך שמאלה בכביש השני. מעניין אותי מה קורה בכביש שלי" (ע' 40 ש' 21). בכך שלא טרח להתייחס לנעשה בחלקו האחר של הכביש או לכל המאוחר בשלב בו עלתה המעורבת על שטח ההפרדה במגמה לחצות ברכיבה את מעבר החצייה הצפון מזרחי ובכך שלא נקט אמצעים למנוע מבעוד מועד את קרות התאונה נהג הנאשם חוסר זהירות.

19. כעת, משקבעתי כי הנאשם, כאדם סביר, היה יכול להבחין במעורבת ולצפות כי זו לא תאט או תעצור לפני הגיעה למעבר החצייה הצפון מערבי יש לדחות את טענת ההגנה בדבר ניתוק הקשר הסיבתי בין התנהגות הנאשם לתאונה בשל התרשלות המעורבת. הלכה היא "התנהגות הנפגע - לרבות התאבדות - וכמותה התערבותו של גורם שלישי במערכת, גם זו גם זו אינן שוללות, באשר הן, קשר סיבתי-משפטי בין מעשה או מחדל של הפוגע לבין תוצאה פוגעת, והוא - שעה שהפוגע כאדם מן היישוב היה יכול - נורמטיבית - לצפות מראש את שאירע בפועל". (ע"פ 8827/01 שטרייזנט נ' מדינת ישראל, פ"ד נז(5) 506 (2003)).

20. האם הוכח כי נהיגתו חסרת זהירות של הנאשם גרמה לתאונה? הפסיקה קבעה כי חובתה של המאשימה להראות באופן פוזיטיבי כיצד היה ניתן למנוע את התאונה ובאילו תנאים היה נמנעת. רק באמצעות הוכחה זו ניתן להגיע למסקנה כי הנאשם התרשל משעה שלא מנע את התאונה. (עפ"ת (מרכז) 30354-03-13 ירימי נ' מדינת ישראל (14.2.14)); עפ"ת (נצ') 28434-05-13 איתי ברזל נ' מדינת ישראל (23.10.13)) תחשיב הבוחן (ת/3) נערך על בסיס ההנחה כי הנאשם נהג במהירות 30 קמ"ש או 40 קמ"ש. מסקנתו הייתה כי בהינתן מהירות זו ולאור הזמן בו הייתה המעורבת גלויה לעיניו הייתה התאונה נמנעת. ואולם, גם אם אניח, הנחה מופלגת לקולא לטובת הנאשם, כי היה עליו להבחין במעורבת רק בהיותה גלויה לעיניו 2 שניות בלבד ולא 4 שניות, היינו לאחר שהמעורבת רכבה כברת דרך שאפשרה לנאשם להבחין בה ולהעריך כיאות את הסיכון שנקף מאופן רכיבתה, עדיין - בהינתן מרחק העצירה של הנאשם כפי שחושב בת/3 - נותרת בעינה המסקנה לפיה התאונה נמנעת מצד הנאשם.

21. סיכומי של דבר: אני סבור כי הנאשם התרשל משלא הבחין מבעוד מועד במעורבת, לא נתן דעתו לאופן רכיבתה הרשלני ולסיכון שגילם אופן רכיבה זה ומשלא נקט בזמן באמצעים למניעת הסיכון. אילו היה הנאשם עושה כן, הייתה התאונה נמנעת. לאור האמור אני מרשיע את הנאשם במיוחס לו בכתב האישום המתוקן.

ניתנה היום, 13 ספטמבר 2017, במעמד הצדדים