



ת"פ 694/05/17 - מדינת ישראל נגד פרחאן אלסאנע (עציר),

בית המשפט המחוזי בירושלים

ת"פ 694-05-17 מדינת ישראל נ' אלסאנע

בפני כב' השופט אברהם רובין
המאשימה מדינת ישראל

נגד

הנאשם
הכרעת דין פרחאן אלסאנע (עציר),

1. תמצית ההכרעה

לאחר ששמעתי את הצדדים ואת עדיהם, ולאחר שעיינתי בכל הראיות שהוגשו, החלטתי לזכות את הנאשם מעבירה של גרם נזק לאדם ולרכוש, ולהרשיע את הנאשם בעבירות של הריגה, נהיגת רכב מנועי ללא רישיון ונהיגה תחת השפעה.

2. כתב האישום

נגד הנאשם הוגש כתב אישום בגדרו מיוחסות לו עבירה של הריגה - עבירה לפי סעיף 298 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן - "חוק העונשין"), עבירה של נהיגה ברכב מנועי ללא רישיון - עבירה לפי סעיף 10(א) בצירוף סעיף 62 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"ה-1961, עבירה של גרם נזק לאדם ולרכוש - עבירה לפי סעיף 21(ב)(2) בצירוף סעיף 62 לפקודת התעבורה, ועבירה של נהיגה תחת השפעה - סעיף 26(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961.

על פי הנטען בכתב האישום, ביום 11.4.17 בשעות הערב קיבל הנאשם לידי את רכב דודו מסוג טונדר טויוטה עם ארגז סגור, ונהג בו בלא שהיה בידי רישיון נהיגה בתוקף, מהיישוב לקייה לאזור רהט ואחר כך לאזור בית שמש, כל זאת בשעה שסמוך קודם לכן או לאחר מכן צרך הנאשם סם מסוכן מסוג "נייס גאיי".

בהמשך לכך, ביום 12.4.17 סמוך לשעה 04:30 לפנות בוקר, הגיע הנאשם לקטע כביש מס' 38 בין המושב מסילת ציון למושב אשתאול. במועד האמור בוצעו בכביש 38 עבודות תשתית להרחבת הכביש, במהלכן תוחם הכביש בשוליו על ידי גדר ארעית עשויה חוליות בטון, אשר היו מחוברות ביניהן בתופסני מתכת. שולי הכביש שמעבר לגדר שמשו כדרך שרות לעבודות בכביש, ברם דרך השרות לא הייתה רציפה, ובקטעים מסוימים שלה היא הפכה לשביל צר שאיננו מאפשר נסיעת כלי רכב.

במועד ובמקום האמורים נסע הנאשם ברכבו בדרך השירות. בהגיע הנאשם לסימון קילומטר 25 של הכביש נעשתה דרך השירות צרה מכדי שהנאשם יוכל לנסוע בה עם רכבו. לאור זאת, וכדי לצאת עם רכבו מדרך השירות אל הכביש לכיוון בית שמש, ירד הנאשם מהרכב, ניגש לגדר וניתק באמצעות צינור ברזל את תופסני המתכת שחברו את חוליות הגדר זו לזו. לאחר מכן עלה הנאשם על רכבו, ודחף מספר פעמים את מקטעי הגדר אותם ניתק, על מנת לפתוח פתח בגדר



שיאפשר לו לצאת אל הכביש. לאחר מספר דחיפות הפיל הנאשם את אחד ממקטעי הגדר על נתיב הנסיעה לכיוון בית שמש, באופן שחסם את רובו. כמו כן, הזיז הנאשם מקטע נוסף של הגדר באופן שהעמידו באלכסון על שול הכביש. לאחר מכן עזב הנאשם את המקום.

מעט לאחר מכן, נסע שילה אוחנה במשאית לכיוון בית שמש. בהגיע המשאית לקילומטר ה- 25 עלתה המשאית על מקטע הגדר שהשאיר הנאשם על נתיב הנסיעה לכיוון בית שמש. כתוצאה מכך סטתה המשאית שמאלה לנתיב הנסיעה הנגדי, והתנגשה חזיתית ברכב מסוג סיאט אשר נסע לכיוון ירושלים. כתוצאה מההתנגשות החזיתית נפגע נהג הסיאט - אלחנן בצרי ז"ל - ולאחר מכן מת מפצעיו. המשאית ורכב הסיאט סטו לנתיב הימני הנגדי ופגעו בגדר ההפרדה העשויה מבטון המצויה מעבר לשול. כמו כן, כתוצאה מההתנגשות נגרמו נזקים למשאית ולרכב הפרטי.

כאמור, על יסוד האמור בכתב האישום הואשם הנאשם בעבירות של הריגה, נהיגה ללא רישיון, גרימת נזק לאדם או לרכוש ונהיגה תחת השפעה.

3. תשובת הנאשם לכתב האישום

טענתו המרכזית של הנאשם היא, בקליפת אגוז, שהוא אכן הזיז לעבר הכביש מקטע אחד של גדר ההפרדה, ברם לאחר מכן הוא השיב את המקטע למקומו, ועל כן הוא איננו אשם בגרימת התאונה.

מכאן נפנה לסקור את תשובתו המפורטת של הנאשם לכתב האישום.

בתשובתו לכתב האישום הנאשם הודה בכך שבעת נהיגתו לא היה רישיונו בתוקף, אולם הוא כפר בעבירה של נהיגה ללא רישיון, כיוון שלטענתו הוא לא ידע שהרישיון איננו בתוקף.

הנאשם אף הודה בכך שצרך סם מסוג נייס גאי מספר שעות לפני התאונה, אולם הוא כפר בכך שהסם השפיע על נהיגתו.

הנאשם הודה בסעיפים 4-6 לכתב האישום. לדבריו, הוא אכן נסע בדרך השירות ובהגיעו לקילומטר ה- 25 יצא מרכבו וניתק את תופסני חוליות הגדר. הנאשם אף הודה כי הוא ניתק חוליה אחת של הגדר והזיז אותה לכביש כדי שיוכל לעבור מדרך השירות לכביש, אך לדבריו לאחר מכן הוא החזיר את חוליית הבטון למקומה, ולא השאיר אותה, כנטען בסעיף 7 לכתב האישום, במרכז נתיב הנסיעה המוביל לכיוון בית שמש.

הנאשם כופר מחוסר ידיעה בטענות הנוגעות לאופן התרחשות התאונה, הוא כופר בקיומו של קשר סיבתי בין המעשה המיוחס לו לבין התוצאה הקטלנית, ובנוסף הוא טוען כי נהג המשאית גרם לתאונה ברשלנותו, כיוון שצרך סמים לפני הנהיגה במשאית, ומשום שנהג במשאית במהירות מופרזת.

דין והכרעה

את דיונו נפתח בדיון בעבירה המרכזית שמיוחסת לנאשם - עבירת ההריגה.



4. עבירת ההריגה - היסוד העובדתי

סעיף 298 לחוק העונשין קובע כי:

"הגורם במעשה או במחדל אסורים למותו של אדם, יואשם בהריגה ודינו - מאסר עשרים שנה"

בעניין **בלזר** נפסק כי:

"היסוד העובדתי של עבירת ההריגה כולל רכיב התנהגותי שהגדרתו רחבה - "מעשה או מחדל אסורים" - ורכיב תוצאתי - "מותו של אדם". בין שני הרכיבים הללו נדרש שיתקיים קשר סיבתי עובדתי ("הגורם")"

(ע"פ 9723/03 **מדינת ישראל נ' בלזר** [פורסם בנבו] (12.10.04)).

מהם מעשה או מחדל "אסורים"? מדובר במעשה או מחדל שמסכנים את חיי הזולת, הנעשים מתוך מחשבה פלילית והגורמים לתוצאה קטלנית (י. קדמי "הדין בפלילים - חוק העונשין" (2006) עמ' 1061-1062 (להלן - "קדמי"); ע"פ 1100/93 **סובאח נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו] (22.7.93)). ויודגש, לשם הוכחת היסוד העובדתי של עבירת ההריגה די בהוכחת רשלנות רגילה מצדו של הנאשם (ע"פ 3158/00 **מגדיש נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו] (15.11.00)).

5. גרסת הנאשם

מן הנאשם נגבתה הודעה ביום 24.4.17 על ידי קצין הבוחנים - ירון וינרב (ת/1), ובנוסף גבה וינרב מהנאשם הודעה נוספת ביום 26.4.17 (ת/ג'). ביום 26.4.17 אף נערך שחזור בהשתתפות הנאשם (ת/ב3), ובהמשך אותו יום גבה אהרון כהן מהנאשם שתי הודעות נוספות (ת/ב2 ו- ת/ד2). כמו כן העיד הנאשם במסגרת פרשת ההגנה.

מההודעות ומהעדויות עולה הגרסה הבאה:

בערב שקדם ליום התאונה נטל הנאשם מדודו רכב מסוג טויוטה היילקס - טנדר עם ארגז סגור - ונהג בו מלקייה לכיוון בית שמש. בדרך עצר הנאשם ברהט ורכש סם מסוג "נייס גאיי". משהגיע הנאשם לאזור צומת נחשון הוא חנה בחורשה ועישן את הסם. לאחר מכן רצה הנאשם לנסוע לכיוון בית שמש, ובטעות הוא נכנס לדרך שירות הנמתחת במקביל לכביש 38. בין דרך השירות לכביש הפרידה גדר העשויה חוליות בטון (להלן - "בטונדות"). בשלב מסוים דרך השירות הפכה להיות צרה, ובתוכה אף ניצב עמוד שהפריע לנסיעה. הנאשם ירד מרכבו, פירק שני פינים אשר חברו את הבטונדות זו אל זו, והניח אותם ברכבו. בהמשך לכך ניסה הנאשם להזיז את אחת הבטונדות על ידי דחיפתה באמצעות החלק הקדמי של רכבו, אך הדבר לא עלה בידיו. כיוון שכך, ניסה הנאשם להזיז את הבטונדה בנסיעה אחורה עם רכבו. הנאשם מתאר בת/ב2 כיצד נסע עם רכבו קדימה ואחורה עד שלאט לאט הצליח להזיז את הבטונדה. אז, יצא הנאשם עם רכבו מדרך השירות לכביש, ונעמד על נתיב הנסיעה מאחורי הבטונדה. אותה שעה נסעה משאית מכיוון בית



שמש לכוון ירושלים, ובראות נהג המשאית את הנאשם הוא עצר את המשאית וסייע לנאשם להחזיר את הבטונדה חזרה למקומה. ויודגש, לגרסת הנאשם נהג המשאית נכנס לרכבו של הנאשם והחזיר את הבטונדה למקומה באמצעות רכבו של הנאשם, ולא באמצעות המשאית. במהלך האירועים הללו נגרם תקר בגלגל רכבו של הנאשם והוא נסע לכיוון בית שמש ונכנס לתחנת דלק על מנת להחליף את הגלגל (ת/ב' עמ' 16). לאחר כך נסע הנאשם ללוד, שטף את הרכב וחזר לתחנת הדלק, שם פגש באחיו ודודו. הדוד הבחין בשני הפינים שהיו ברכב וזרק אותם (ת/ב' עמ' 9). הדוד אף שאל את הנאשם מה קרה לגלגל והנאשם השיב לו כי הוא התהפך עם הרכב (שם, וכן ת/ב' עמ' 17). משם לקחו בני משפחתו של הנאשם את הנאשם למכון גמילה מסמים המצוי בשועפט (ת/ב' עמ' 18 ש' 12-19).

6. אין מחלוקת על כך שעובר להתרחשות התאונה היו מונחות על הכביש שתי בטונדות. הנאשם איננו קושר עצמו בגרסתו לאחת משתי הבטונדות הספציפיות הללו, אם כי אין בפיו טענה פוזיטיבית לפיה הבטונדה שהוא היזז איננה אחת משתי הבטונדות שגרמו לתאונה. טענתו המרכזית של הנאשם היא כי החזיר את הבטונדה למקומה. בהמשך לכך טוען ב"כ הנאשם כי יש אפשרות שלאחר שהנאשם השיב את הבטונדה למקומה הגיע אלמוני, אשר שב ודחף אותה לעבר הכביש. להלן נבחן טענה זו של הנאשם. לצורך כך נדון תחילה בגרסת הנאשם לגבי תהליך הזזת הבטונדה והשבתה למקומה, לאחר מכן נדון בראיות שמלמדות על האירועים שקדמו לתאונה ועל שעת התאונה, ולבסוף נבחן לאור הממצאים האם גרסת הנאשם אפשרית. כפי שיוסבר להלן, גרסת הנאשם איננה מתקבלת על הדעת ואף בלתי אפשרית.

7. הזזת הבטונדה על ידי הנאשם

הנאשם טען בחקירתו במשטרה כי הזזת הבטונדה הייתה כרוכה במאמצים ניכרים וכי היא נמשכה בין שעה לשעתיים וחצי.

בחקירתו מיום 26.4.17 על ידי הקצין וינרב מסר הנאשם כי הוא היזז את הבטונדה "לאט לאט" (ת/ב' עמ' 2 ש' 18-32). בהודעה נוספת שנגבתה מהנאשם ביום 26.4.18 על ידי הבוחן אהרון כהן העיד הנאשם כך: **"רציתי לדחוף את זה (את הבטונדה - א.ר.) עם האוטו מקדימה"** (ת/ב' עמ' 7 ש' 19-20). משהדבר לא עלה בידי הנאשם הוא הסתובב וניגש לבטונדה בנסיעה אחורה: **"עכשיו לא יכולתי אז הוא אמר שלא יהיה לה משהו באוטו מקדימה להיתקע בכלל....חזרתי רוורס...חזרתי רוורס התיישרתי...עכשיו אני נוסע לאט לאט רוורס..."** (ת/ב' עמ' 7 ש' 29-38). בהמשך אותה עדות מתאר הנאשם את מרחב התמרון הקטן שעמד לרשותו לנוכח העובדה שמצד אחד של דרך השירות ניצבה הבטונדה ובצד השני הייתה תעלה (ת/ב' עמ' 8 ש' 11-24). לנוכח מגבלות פיסיות אלו מציין הנאשם, בהמשך אותה עדות, כי הוא נאלץ לנסוע הלך וחזר עד שהיזז את הבטונדה: **"אני מתקדם וחוזר לאט לאט, מתקדם חוזר לאט לאט עד שאני הוצאתי את הבטונדה...כן, קדימה ואחורה עד שהוצאתי את זה לאט לאט..."** (ת/ב' עמ' 8 ש' 37 עד עמ' 9 ש' 13). בהמשך חקירתו נשאל הנאשם כמה פעמים נאלץ לנסוע קדימה ואחורה עד שהיזז את הבטונדה ולכך הוא השיב: **"הרבה פעמים אני אמרתי לך....אני נותן לך את זה בערך, עשרים, חמש עשרה, שלושים לא יודע..."** (ת/ב' עמ' 21 ש' 16-23). הנאשם גם נשאל כמה זמן לקח לו להיזז את הבטונדה ולכך הוא השיב: **"נדמה לי שעה, אני לא הסתכלתי אני נותן לך בערך....כן (הנדון מהנהן בראשו) שעה וחצי שעתיים, שעתיים וחצי, משהו כזה אבל....אני נותן לך בערך, לא הסתכלתי על השעון בכלל"** (ת/ב' עמ' 20 ש' 27-39). אף בשחזור טען הנאשם כי הזזת הבטונדה נמשכה שעה וחצי שעתיים (ת/ב' עמ' 4 ש' 15) וכי השבתה למקומה נמשכה ארבעים דקות, כך שכל האירוע נמשך יותר משעתיים (שם, בעמ' 6 ש' 11-6).



ניתן לסכם ולומר כי לגרסת הנאשם הזזת הבטונדה לא הייתה פשוטה וכי הוא עסק בכך לפחות שעה.

8. האירועים לפני ואחרי התאונה

לעניין האירועים שהובילו לתאונה והאירועים שהתרחשו לאחריה העידו ארבעה עדים; יאיר אונה - נהג משאית דואר אשר עבר באזור התאונה, יוסף קליש - נהג רכב פרטי שעבר אף הוא באזור התאונה, שילה אוחנה - נהג המשאית שהייתה מעורבת בתאונה, ומעסיקו של אוחנה - אורן אנגרסט.

9. יאיר אונה הוא עובד דואר אשר על פי עדותו נסע במשאית דואר מכיוון נמל התעופה בן גוריון לכיוון בית שמש, שם הוא פרק את מטענו ושב מיד לאחר מכן חזרה בכביש 38 לכיוון ירושלים. בחקירתו הראשית העיד אונה כי ביום התאונה הוא יצא מנמל התעופה בשעה 04:00 לכיוון בית שמש. לדבריו, כאשר פנה לכביש 38 ועבר את מושב מסילת ציון הוא ראה רכב אשר נוסע לכיוונו בדרך השרות (עמ' 52 ש' 16-18). הרכב נראה חשוד לאונה, ולכן לאחר שהוא עבר אותו המשיך אונה להתבונן בו במראה של רכבו. בשלב זה זיהה אונה כי אחד מהאורות האחוריים של הרכב לא פעל. אונה ציין כי הרכב שראה היה מסוג טויוטה היילקס בצבע לבן עם ארגז סגור מאחור (עמ' 52 ש' 21 - עמ' 53 ש' 22). אונה המשיך בדרכו לבית שמש, שם פרק את המטען שנשא ברכבו, וחזר חזרה לכביש 38 במטרה לנסוע לירושלים. בדרכו חזרה בכביש 38 ראה אונה את אותו הרכב, אלא שהפעם הרכב היה בשולי כביש 38, דהיינו לא בדרך השרות, ופניו היו מופנות לכיוון בית שמש (עמ' 55 ש' 11-18). בחקירתו הנגדית ציין אונה כי התרשם שמדובר באותו רכב, בגלל שהיה מדובר ברכב טויוטה היילקס, ובגלל שראה את שני הרכבים בסמיכות זמנים ובסמיכות גיאוגרפית (עמ' 72). אונה המשיך בנסיעתו כשמונה מאות מטר ואז נתקל בפקק תנועה אשר נגרם עקב התאונה נושא דיונו (עמ' 55 ש' 17-24). אונה עבר את הפקק בדרכו לירושלים, ולדבריו בשעה שעשה כן הוא ראה בטונדה מונחת לרוחב הנתיב הנגדי, קרי - לרוחב הנתיב המוביל לבית שמש (עמ' 56 ש' 3). אונה המשיך בנסיעה לירושלים, ברם במוחו התעוררה המחשבה שיש קשר בין הרכב שראה לבין התאונה. לפיכך, לאחר שפרק אונה את מטענו בירושלים הוא חזר למקום התאונה וסיפר את אשר ראה לקצין משטרה שהיה במקום - העד ירון וינרב (עמ' 62 ש' 23 - עמ' 63 ש' 3). הקצין לקח את אונה עמו, והשניים נסעו לכיוון בית שמש בניסיון לאתר את הרכב שראה אונה, ברם הדבר לא עלה בידיהם כיוון שהרכב כבר לא היה במקום. בהמשך חקירתו הראשית הבהיר אונה, כי מקום התאונה היה בין המקום שבו הוא ראה לראשונה את רכב הטויוטה לבין המקום בו הוא ראה אותו בפעם השנייה (עמ' 58 ש' 5-17). מבחינת לוח הזמנים של האירועים, אונה העיד כי להערכתו הוא ראה את רכב הטויוטה בפעם הראשונה בשעה 04:20 וכי הוא יצא מבית שמש חזרה לירושלים בשעה 04:40 (עמ' 61 ש' 10-21), כך שהוא ראה את הרכב בפעם השנייה בשעה 04:45 או 04:50 לערך.

אם כן, מעדותו של יאיר אונה שהוא עד אובייקטיבי, אשר איש מהצדדים לא חלק על מהימנותו, אנו למדים כי בין השעות 04:20 ל- 04:50 הזיז מאן דהו את הבטונדות לכביש והתרחשה התאונה. כן אנו למדים, כי באותו זמן שהה באזור מאן דהו שנהג במכונית הדומה מבחינת הדגם והצבע הלבן למכונית שבה נהג הנאשם (לענין מאפייני הרכב בו נהג הנאשם ראו- ת/13, ת/13א, ת/14, ת/14א וכן- עדות הנאשם בעמ' 128 ש' 3-8).

10. העד יוסף קליש העיד כי הוא נוסע בכביש 38 כל יום בין השעות 04:00 ל- 04:30. לעדותו של קליש יש חשיבות לעניין מיקוד שעת התאונה, ולעניין מיקום הבטונדות על הכביש עובר לתאונה.



ביום התאונה נסע קליש בכביש 38 מכיוון בית שמש לכיוון תחנת הדלק פז בצומת שורש. בסמוך למושב מסילת ציון הבחין קליש בשתי הבטונדות אשר היו מונחות על הכביש בנתיב הנגדי המוביל לבית שמש (ראו - ת/31 שרטוט של העד). מדברי קליש עולה כי מיקום הבטונדות על הכביש החריד אותו (עמ' 35 ש' 8). על כן, כאשר קליש ראה משאית שנוסעת מולו לכיוון בית שמש הוא אותת לה על מנת להזהירה (עמ' 35 ש' 2-8). לדברי קליש הבטונדות היו מונחות כך שאם היה בכביש רק נתיב אחד - הנתיב שמוביל לבית שמש - לא ניתן היה לנסוע בו (עמ' 47 ש' 28 - עמ' 48 ש' 10). לנוכח מצב דברים זה הזדרז קליש והתקשר למשטרה כדי להתריע על המכשול. על פי דו"ח הפעולה ת/4, קליש התקשר למשטרה בשעה 04:34 והתריע על המכשול בזו הלשון: **"המודיע מדווח על בטון או ברזל גבוה (לא הצליח לזהות) שעומד באמצע הכביש ונראה כאילו מפריד בין הנתיבים. מוסר כי זה מאוד מסוכן"**. ואכן, זמן קצר מאוד לאחר שקליש הגיע לתחנת הדלק של צומת שורש הגיע לתחנה חברו אריה ליפסין, אשר סיפר לו כי בדרך לצומת שורש הוא ראה תאונה (עמ' 51 ש' 1-12).

מעדותו של קליש, שגם הוא עד אובייקטיבי שאיש מהצדדים לא חלק על מהימנותו, אנו למדים כי הבטונדות היו מונחות על הכביש בסביבות 04:30, וכי התאונה התרחשה זמן קצר לאחר מכן. כמו כן, אנו למדים מעדותו כי הבטונדות חסמו באופן כמעט מלא את נתיב הנסיעה לכיוון בית שמש.

11. שעת התאונה

לסוגיית שעת התאונה יש חשיבות לצורך טענת הנאשם לפיה לאחר שהוא הזיז בטונדה אחת והשיב אותה למקומה, הגיע אדם אחר אשר הזיז את הבטונדות שגרמו לתאונה.

נקודת המוצא לעניין זה היא עדותו של אורן אנגרסט - מעסיקו של יאיר אוחנה אשר נהג במשאית שהייתה מעורבת בתאונה. אנגרסט העיד על יסוד יומן השיחות בטלפון הנייד שלו, כי אוחנה התקשר אליו לדווח לו על התאונה בשעה 04:30 (ת/30 ש' 7-8, וכן עמ' 23 ש' 27). עדות זו מתיישבת היטב עם ת/23 - דו"ח רפואי מד"א - ממנו עולה כי ההודעה אודות התאונה נמסרה למד"א בשעה 04:34, ועם ת/4 - דו"ח פעולה של השוטר צרקייב - ממנו עולה כי האירוע במשטרה בעקבות שיחתו של קליש נפתח בשעה 04:34. ויודגש, קליש העיד כי לא התקשר למשטרה מיד כאשר ראה את המכשול בדרך, אלא מעט לאחר מכן.

יוצא, אם כן, כי לעניין המועד המוקדם ביותר שבו הוזזו הבטונדות אל תוך הכביש ניתן להסתמך על עדותו האמינה של יאיר אונה - נהג משאית הדואר - אשר העיד כי הוא עבר במקום התאונה בשעה 04:20 כאשר אז עדיין לא היו על הכביש בטונדות. עדות זו מתיישבת גם עם סרט מצלמת מע"צ המוצבת בצומת שמשון, בה נראה אונה עובר את הצומת לכיוון בית שמש בשעה 04:26. ולעניין שעת התרחשות התאונה ניתן להסתמך על עדותם של קליש ואנגרסט, מהן עולה כי התאונה התרחשה בשעה 04:30. המסקנה המתבקשת היא שהאדם אשר הזיז את הבטונדות עשה כן בין השעה 04:20 לשעה 04:30. ויודגש, עובדה זו מקובלת אף על ב"כ הנאשם (עמ' 170 ש' 17-18).

12. טענת החזרת הבטונדה על ידי הנאשם

האם יש ממש בטענת הנאשם לפיה הוא החזיר את הבטונדה למקומה? התשובה לשאלה זו שלילית.

פועל יוצא של טענת הנאשם לפיה הוא החזיר את הבטונדה למקומה, הוא שמאן דהו הזיז את הבטונדה לאחר



שהנאשם השיב אותה למקומה, שהרי אחרת אין הסבר לכך שהיו בטונדות על הכביש עובר לתאונה. ב"כ הנאשם לא חלק על כך שהנטל לשכנע כי אפשרות זו איננה תיאורטית גרידא מוטל על הנאשם (ראו- דברי ב"כ הנאשם בסיכומיו עמ' 171 ש' 18-19). בא כוח הנאשם טוען בהקשר זה, כי כפי שיש לתת אמון בחלקה הראשון של גרסת הנאשם, לפיה הוא הזיז בטונדה אחת לעבר הכביש, כך יש לקבל גם את החלק השני של גרסתו, לפיו הוא החזיר את הבטונדה למקומה, שכן אין כל טעם המצדיק לפלג את עדות הנאשם.

13. כפי שיוסבר להלן, גרסת הנאשם בדבר השבת הבטונדה למקומה איננה אמינה כלל, והאפשרות הנובעת ממנה, כאילו אדם נוסף הזיז את הבטונדות שגרמו לתאונה היא אפשרות מופרכת.

ראשית, ניסיון החיים והשכל הישר מלמדים כי המעשה של הזזת בטונדה לתוך כביש, ועוד בשעות הלילה, הוא מעשה יוצא דופן עד מאוד. הדעת נותנת כי אנשים נמנעים מביצוע מעשה שכזה כיוון שרובם מבינים שמעשה שכזה הוא מעשה מסוכן, שבסבירות גבוהה מאוד עלול לגרום לתאונה ואף לתאונה קטלנית. כיוון שכך, אין שום סיבה להניח כי באותו לילה, באותו מקום גיאוגרפי, ובהפרש זמנים קצר ביותר, יחליטו שני אנשים שאין כל קשר ביניהם, להזיז בטונדות אל תוך הכביש. זוהי מקריות פנטסטית שאין שום סיבה לחשוב שאירעה במציאות, ושאין כל ראשית ראייה שתלמד כי אמנם התרחשה במציאות.

שנית, האפשרות שאדם אחר מלבד הנאשם הזיז את הבטונדות אל תוך הכביש איננה מתיישבת עם לוח הזמנים של התרחשות התאונה, ועם גרסתו הבסיסית של הנאשם בדבר משך הזמן שנדרש לו לשם הזזת הבטונדה. כאמור לעיל, הוכח כי חלפו לכל היותר עשר דקות מרגע שהבטונדות הוזזו לעבר הכביש ועד שהתרחשה התאונה. הנאשם מבקש כי נניח שבמהלך זמן קצר זה הצליח מאן דהו להזיז את הבטונדות לכביש, אלא שטענה זו לחלוטין לא מתיישבת עם גרסת הנאשם, לפיה לו עצמו נדרשה לפחות שעה לשם הזזת הבטונדה לכביש. סתירה זו יכולה להוביל לאחת משתי מסקנות; האחת, שהנאשם אמר את האמת לגבי משך תהליך הזזת הבטונדה. אם כך הדבר, אזי אין שום סיבה להניח שאדם אחר הצליח לבצע תוך עשר דקות את שלקח לנאשם לבצע במשך שעה לפחות. האפשרות שנייה היא, שהנאשם שיקר בהודעותיו לגבי משך הזמן שנדרש ממנו כדי להזיז את הבטונדה, ואז מתבקשת המסקנה כי לא ניתן לתת אמון בגרסתו, לרבות בטענתו לפיה השיב את הבטונדה למקומה. אני סבור כי המסקנה השנייה היא הנכונה. הטעם לכך הוא שהממצא בדבר חלון הזמנים הקצר ביותר שבמהלכו הוזזו הבטונדות ונגרמה התאונה, נסמך על עדויות של עדים אובייקטיביים לחלוטין - אונה, קליש ואנגרסט - שאיש לא חלק על מהימנותם. אין מנוס, אם כן, מהמסקנה כי גרסתו המפורטת והמרשימה של הנאשם בדבר תהליך הזזת הבטונדה ומשך הזמן שנדרש לכך איננה אמיתית כלל, והעובדה שהנאשם מסר לחוקריו ולבית המשפט גרסה שקרית כל כך מפורטת פוגעת קשות באמינותו, ומצדיקה את דחיית טענתו בדבר השבת הבטונדה למקומה.

ב"כ הנאשם טען כי יש אפשרות שהאדם האחר אשר הזיז את הבטונדה השתמש לשם כך בכלי רכב כבד. גם אפשרות זו נראית תיאורטית גרידא, כיוון שבבסיסה עומדת ההנחה לפיה מעבר לכל צירופי המקרים שיש להניח כי התרחשו - שני אנשים שונים שהזיזו בטונדה באמצע אותו לילה באזור גיאוגרפי - יש להניח עובדה נוספת, שאין לה כל תימוכין בראיות או בשכל הישר, כי לאדם האחר היה בדרך פלא רכב כבד. מיהו אותו אדם שיש ברשותו רכב כבד? מדוע שהוא ינוע אותו בלילה? מדוע שהוא ינוע אותו בדרך שירות צרה? ואם היה לאותו אדם רכב כבד נשאלת השאלה מדוע היה עליו להזיז את הבטונדה כאשר הוא יכול היה פשוט לעבור מעליה תוך הפלטה בשולי הכביש, או שהוא היה יכול לסטות שמאלה לעבר התעלה שלצד דרך השירות ולהמשיך בנסיעתו? לכל השאלות הללו אין מענה, ולכן אפשרות זו איננה יכולה לבסס ספק סביר.



ושלישית, גרסתו של הנאשם אשר בגדרה מציג עצמו הנאשם כאדם אחראי המחזיר את הבטונדה למקומה, איננה מתיישבת עם העובדה, שאיננה שנויה במחלוקת, לפיה הנאשם לא החזיר למקומם את הפינים שחברו את הבטונדה לשכנותיה. יתר על כן, אם אכן הנאשם נהג כאדם מסודר ואחראי, שהחזיר את הבטונדה למקומה, אזי לא ברור מדוע כאשר פגש בדודו זמן מה לאחר התאונה, והדוד שאל אותו לפשר הפינים שהיו ברכב, שיקר הנאשם לדוד ואמר לו כי: **"התהפך האוטו....שאני התהפכתי עם האוטו, סתם יעני מעצבים יעני לא התהפך לא כלום"** (עדות הנאשם במשטרה - ת/ב' עמ' 17 ש' 22-29). העובדה שהנאשם לא החזיר את הפינים למקומם מתיישבת היטב דווקא עם חשדו של הבוחן אהרון כהן, שחקר את הנאשם והטיח בו כי אולי הוא לא זכר להחזיר את הבטונדה כיוון שהוא היה עדיין תחת השפעת הסם שאותו צרך שעות ספורות לפני התאונה (ת/ב' עמ' 10 ש' 28-39).

לאור כל האמור לעיל, יש טעם טוב המצדיק לפלג את עדות הנאשם, כך שגרסתו בכל הנוגע לנוכחותו באזור התאונה והזזת הבטונדה לכביש מתקבלת כמהימנה, ואילו טענתו לפיה השיב את הבטונדה למקומה נדחית כבלתי מהימנה.

14. הקשר בין הנאשם לתאונה

עמדנו לעיל על הנימוקים אשר מחייבים את המסקנה לפיה הנאשם שיקר כאשר טען כי השיב את הבטונדה למקומה. עתה נעמוד על הנימוקים אשר תומכים במסקנה לפיה חלקה הראשון של גרסת הנאשם מהימן.

כבר בראשית הדברים נציין כי חלקה הראשון של הגרסה אמין כיוון שאין כל סיבה לחשוב שהנאשם מסר גרסה כוזבת בדבר הזזת הבטונדה, שהרי בסופו של דבר גרסה זו מסבכת אותו הרבה יותר מאשר אילו הוא היה מוסר גרסה לפיה כלל לא הזיז בטונדה לכביש. ברם מעבר לכך, יש ראיות אובייקטיביות אשר מחזקות את חלקה הראשון של הגרסה ותומכות במסקנה לפיה הבטונדה שגרמה לתאונה היא הבטונדה שהזיז הנאשם.

15. כאמור לעיל, בחקירותיו במשטרה, ואף בעדותו בבית המשפט אישר הנאשם כי בלילה בו אירעה התאונה הוא היה באזור התאונה והזיז בטונדה לכיוון הכביש. בחקירתו בבית המשפט נשאל הנאשם האם כשהזיז את הבטונדה היא **"נכנסה לתוך הנהג של הכביש"**, והוא אישר כי: **"כן....שמתי אותה כן על הכביש"** (עמ' 134 ש' 23-27). בהמשך לכך הנאשם אף שרטט את מיקום הבטונדה על הכביש לאחר הזזת הבטונדה (ת/ב' 32). והנה, מצב הבטונדה בשרטוט זה דומה למדי למיקום הבטונדה הצפונית שגרמה לתאונה כמתואר בשרטוט של העד קליש (ת/ב' 31).

16. ראייה נוספת להימצאותו של הנאשם סמוך למקום התאונה במועד התאונה היא עדותו של נהג משאית הדואר - העד יאיר אונה - לפיה בשעה שנסע לכיוון בית שמש הוא ראה מכונית מאותו סוג של מכונית הנאשם - טויוטה היילקס עם ארגז סגור - כשהיא עומדת בדרך השירות, וכי בדרכו חזרה מבית שמש הוא ראה את אותה מכונית, כשהפעם היא עמדה בשולי כביש 38 עם הפנים לכיוון בית שמש. אכן, אונה לא יכול היה לאשר כי המכונית שראה היא מכוניתו של הנאשם, והוא גם לא היה יכול לאשר בבטחון מלא כי בשתי הפעמים הוא ראה את אותה מכונית (עמ' 73 ש' 3), ברם לדבריו הוא הסיק שמדובר באותו רכב בגלל המקום והזמן שבו ראה את הרכב בשתי הפעמים, ובשל העובדה שבשתי הפעמים הוא ראה רכב מסוג טויוטה היילקס (עמ' 71 ש' 17, עמ' 72 ש' 8, עמ' 53 ש' 10-22 עמ' 72 ש' 18).

חיזוק לאפשרות שהרכב שראה אונה הוא רכבו של הנאשם דווקא, ניתן למצוא בתשריט שערך קצין הבוחנים - העד ירון



וינרב - (ת/16), לפיו יש מרחק לא רב של 31.2 מטר, בין המקום עליו הצביע אונה כמקום שבו ראה את רכב הטיוטה לבין המקום שעליו הצביע הנאשם בשחזור כמקום שבו עבר מדרך השירות לכביש.

17. אונה טען בחקירתו במשטרה ובעדותו בבית המשפט כי ברכב שהוא ראה כאשר היה בדרכו לבית שמש היה פנס אחורי אחד מקולקל (עמ' 53 ש' 1-2). לנוכח עדות זו בדק השוטר אהרון איטה את רכב הנאשם ביום 26.4.17 - שבועיים לאחר התאונה - בשעה שהרכב היה במגרש החנייה המשטרתי, ומצא כי הפנס האחורי ימני של רכב הנאשם איננו תקין (ראו - ת/17). לתוצאות בדיקה זו אין משקל של ממש, כיוון שהבדיקה נערכה שבועיים לאחר התאונה כאשר במהלך התקופה רכב הנאשם הועבר מלקייה לירושלים (ראו - נ/3 - נ/5), ובדרך כמעט וניתק מהרכב הגלגל האחורי הימני (ראו- ת/6). לא ניתן לשלול כי במהלך העברה זו, או בזמן שחלף מאז התאונה ועד הבדיקה התקלקל הפנס.

לאור האמור, אני סבור כי ניתן לקבוע על יסוד עדותו של אונה אך זאת, שבסמוך מאוד לזמן התאונה היה באזור התאונה רכב מאותו סוג של רכב הנאשם. עובדה זו מחזקת את הטענה כי הבטונדה שגרמה לתאונה היא הבטונדה שהזיז הנאשם, ושהנאשם לא השיב אותה למקומה.

18. עובדה נוספת המחזקת את המסקנה שהבטונדה שגרמה לתאונה היא הבטונדה שהזיז הנאשם, היא העובדה שבמקום התאונה לא נמצאו הפינים שחברו את הבטונדה שגרמה לתאונה לבטונדות האחרות. וזכיר, הנאשם העיד כי עובר להזזת הבטונדה הוא פירק שני פיני מתכת אשר חיברו את הבטונדה לזו שהייתה צמודה אליה, וכי נטל את הפינים עמו (עמ' 120 ש' 1-13, ת/2ב' עמ' 7 ש' 6-16 ובעמ' 17 ש' 31-39, וכן ת/3ב' עמ' 3 ש' 28-34), ואכן בדו"ח הבוחן נכתב כי ליד הבטונדות שגרמו לתאונה לא נמצאו הפינים (דו"ח הבוחן ת/7 בסעיף 9).

19. המאשימה טוענת כי ראייה נוספת לכך שאחת הבטונדות אשר גרמו לתאונה היא הבטונדה שהזיז הנאשם היא בדיקת התאמת נזקים שערך הבוחן אהרון כהן (ת/14 ו- ת/14א). טענה זו איננה משכנעת.

במהלך הבדיקה שהתקיימה ביום 24.4.17 - שניים עשר יום לאחר התאונה - העביר הבוחן את רכבו של הנאשם שאוחסן במגרש חנייה בירושלים לאזור מסילת ציון, שם נשמרו שתי הבטונדות מאז התאונה. על פי הדו"ח (ת/14), בוחן אחר העמיד את רכב הנאשם כאשר הפינה האחורית ימנית שלו צמודה לחריץ בחלק העליון של הבטונדה והתברר כי גובה הפגוש של רכב הנאשם זהה לגובה החריץ. בהמשך לכך נסע הבוחן הנוסף ברכב באיטיות לאורך החריץ "**ונמצא נתאים**" - כלשון הדו"ח. כמו כן נמצאה על דופן הרכב שריטה קטנה אשר גובהה מתאים לגובה קצה הבטונדה. ולבסוף, במכוניתו של הנאשם נמצא שבר במחזיק צינור הבלם האחורי ימני בחלק התחתון בחיבור לקפיץ העלים האחורי ימני. לממצאי בדיקה זו אין משקל של ממש מכמה טעמים. ככל שהבדיקה בקשה ללמד כי רכב הנאשם בא במגע עם בטונדה כלשהי, הרי שבכך אין כל רבותא, שהרי הנאשם מודה כי הזיז בטונדה. כמו כן, הסימנים שעל רכבו של הנאשם אינם ייחודיים, ובהינתן העובדה שהבדיקה התקיימה כמעט שבועיים לאחר התאונה לא ניתן לשלול כי הם נוצרו אחרי התאונה בשעה שהרכב אוחסן במגרשי החניה המשטרתיים. זאת ועוד, מהעדויות שנשמעו עולה כי הבטונדות לא נשמרו תחת פיקוח של ממש לאחר התאונה, כך שלא ניתן לשלול כי גם עליהן נוספו סימנים מאז התאונה ועד הבדיקה. אשר על כן, אני סבור כי לא ניתן לקבוע ממצא של ממש על יסוד בדיקת התאמת הנזקים. ברם, כאמור לעיל, גם ללא בדיקה זו יש ראיות שמלמדות כי הבטונדה שגרמה לתאונה היא הבטונדה שהזיז הנאשם.



20. ב"כ הנאשם טען בסיכומיו כי באזור הכללי של התאונה היה רכב נוסף מסוג טויוטה היילקס, ועל כן אין לשלול את האפשרות שזה כלי הרכב שהזיז את הבטונדה לכביש. טענה זו איננה משכנעת. אכן, מדו"ח שערך שוטר בשם שמשון כהן ביום 12.4.17 (נ/10), עולה כי במסגרת תשאולים שהוא ערך באזור התאונה מסר לו תושב אשתאול כי **"יש בדואים ששומרים על המחצבה שנמצאת מול אזור התאונה ולהם יש רכב מסוג טנדר טויוטה לבן"**. ואולם, אין כל ראשית ראיה לכך שטנדר זה שהה באזור התאונה בליל התאונה, ואין גם כל ראיה שתלמד כי בליל התאונה נראו שני טנדרים - אחד של הנאשם ואחד של שומרי המחצבה - באזור התאונה. כיוון שכך, הראיות שהובאו לעיל ואשר קושרות דווקא את הנאשם לתאונה שוללות את האפשרות התיאורטית כי הטנדר של השומרים הזיז את הבטונדות.

21. מנגנון התאונה

הנאשם טוען כי לא מתקיים קשר סיבתי בין מעשהו לבין התוצאה הקטלנית, כיוון שאין ראיה לכך שנהג המשאית שהייתה מעורבת בתאונה פגע בבטונדה. כמו כן, טוען הנאשם כי נהג המשאית האמורה הוא בגדר גורם מתערב זר, אשר ניתק את הקשר הסיבתי בין מעשהו של הנאשם לבין התוצאה הקטלנית, כיוון שהוא נהג במשאיתו במהירות מופרזת לאחר שהשתמש בסמים. לצורך בחינת טענות אלה יש לקבוע ממצאים בעניין מנגנון התרחשות התאונה. בכך נעסוק להלן.

22. על אופן התרחשות התאונה אנו למדים מעדות נהג המשאית - שילה אוחנה - וכן מחוות דעתו של בוחן התנועה המשטרתי - אהרון כהן.

על פי עדותו של אוחנה הוא נסע במסגרת עבודתו במשאיתו מכיוון ירושלים לכיוון בית שמש לצורך פריקת ציוד שמשמש לאירועים. תנאי הכביש היו רגילים (עמ' 20 ש' 22-24), ואוחנה נסע, לטענתו, במהירות המותרת של 70 קמ"ש (עמ' 21 ש' 9-13). וכך תיאר אוחנה את אשר אירע:

".....אני נוסע רגיל ופתאום אני קולט בטונדה כאילו על הכביש. ישר דפקתי בלימה, כאילו הכי חזק שאני יכול, וכנראה שראיתי את זה מאוחר, את הבטונדה, בלמתי והבלימה לא הספיקה, עפתי על הבטונדה זה העיף אותי באוויר ועפתי לתוך רכב זה שבה ממול. נגררנו ביחד, כאילו נכנסתי בו מלמעלה כזה, ונגררנו ביחד עד הצד של הכביש בצד שמאל. הייתי בהלם כזה, פחדתי, לא יודע, לא הייתה לי אף פעם תאונה..."

(עמ' 19 ש' 21 - עמ' 20 ש' 1)

אוחנה הוסיף וציין כי זמן קצר לאחר התאונה, עוד בטרם הגיעו כוחות משטרה ומד"א למקום, עברה בכביש משאית סמיטריילר אשר נסעה מכיוון ירושלים לכיוון בית שמש. לטענת אוחנה גם הסמיטריילר עלה על הבטונדה, אלא שבגלל משקלו הכבד הוא לא עף אלא נעצר, ולאחר מכן המשיך בדרכו (עמ' 20 ש' 13-18 וכן עמ' 48 ש' 11-18). לדברי אוחנה הסמיטריילר לא הזיז כלל את הבטונדה בעת שפגע בה (עמ' 47 ש' 23-24).



אם כן, גרסת אוחנה היא שהוא פגע גם פגע בבטונדה לאחר שהופתע מהימצאותה על הכביש.

23. עדותו של אוחנה עשתה רושם חיובי, הן משום שהיא הגיונית והן משום שהיא נתמכה בעדויות וראיות נוספות.

עדותו של אוחנה הייתה הגיונית. בחקירתו הראשית הוא טען כי הוא בלם את המשאית ו"עף על הבטונדה", וכן הוא תיאר כיצד הבטונדה "הקפיעה" את המשאית באוויר (עמ' 22 ש' 4-1). גרסה זו של "קפיצת" המשאית, אשר אין סיבה לפקפק בה, מתיישבת היטב עם הטענה לפיה אוחנה פגע בבטונדה, כיוון שמצילומי הזירה אנו יודעים כי ראשה של הבטונדה, שהוא צר יותר בהשוואה לבסיסה, היה מופנה כלפי משאיתו של אוחנה, כך שכאשר הבטונדה הייתה מונחת על הכביש היא יצרה מעין כבש ("רמפה") שעליו עלתה וקפצה המשאית (בעניין זה ראו גם את עדות קצין הבוחנים ירון וינרב - עמ' 78 ש' 14-21). לעומת זאת, אם היה ממש בטענה לפיה אוחנה לא פגע בבטונדה אזי לא הייתה סיבה שהמשאית תקפוץ באוויר.

זאת ועוד, מעדותו של קליש בנוגע למיקום הבטונדות על הכביש עובר לתאונה, ומהצילומים שנעשו לאחר התאונה, עולה כי לפחות אחת מהבטונדות חסמה כמעט לגמרי את נתיב הנסיעה של אוחנה (ראו - ת/9א לוח 1 צילום 2), כך שקשה להניח כי אוחנה הצליח לסטות מבלי לפגוע בבטונדה, ולו חלקית, ובמיוחד אמורים הדברים בשים לב לכך שאוחנה העיד כי הבטונדה על הכביש הפתיעה אותו (עמ' 19 ש' 22-21, עמ' 21 ש' 17-18, עמ' 36 ש' 22-23).

עדותו של אוחנה גם הייתה עקבית. אוחנה לא חזר בו בחקירתו הנגדית מגרסתו הבסיסית באומרו: **"עליתי על הבטונדה"** (עמ' 36 ש' 2), וכאשר נשאל אוחנה מדוע לדעתו סתמה המשאית שמאלה הוא העלה את האפשרות לפיה עלתה משאיתו עם חלק מהגלגלים על הבטונדה, וכתוצאה מכך נגרמה הסטייה (עמ' 37 ש' 7-12). אני ער לכך שבדיווח הראשוני שמסר אוחנה אודות התאונה לשוטרת נטלי מלכה (ראו - דו"ח פעולה ת/5), הוא לא ציין כי פגע עם משאיתו בבטונדה, אלא כפי שנרשם בדו"ח הוא מסר כי: **"..... הגיע מצפון לדרום, הבחין במעקות בטיחות מבטון מושלכות על הנתיב לרוחב, סטה שמאלה לנתיב הנגדי, ונכנסו חזיתית אחד בשני"**. ואולם, אני סבור כי אין לעובדה זו משמעות רבה, בשים לב לכך שמדובר בדברים שמסר אוחנה במסגרת תחקור ראשוני קצר, שנערך בשעה שאוחנה היה עדיין נרגש מהתאונה (עמ' 40 ש' 21-30, עמ' 41 ש' 21 - עמ' 42 ש' 2).

ויודגש, עדותו של אוחנה בדבר מיקומן של הבטונדות עובר לתאונה משתלבת היטב עם עדותו של קליש. כמו קליש כך גם אוחנה ציין כי הבטונדה הראשונה (הקרובה יותר לירושלים), **"הייתה על כל הנתיב שלי"** (עמ' 24 ש' 5).

אשר על כן, שוכנעתי כי עדותו של אוחנה מהימנה, ולמעשה די בעדותו, אף ללא חוות דעתו של הבוחן, כדי לקבוע שמשאיתו של אוחנה פגעה בבטונדה, קפצה וסתמה שמאלה עד שפגעה ברכב המנוח.

24. חוות דעתו של בוחן התנועה וממצאים שתיעד בזירת התאונה תומכים בעדותו של אוחנה.

כך כתב הבוחן בסיכום חוות דעתו:

"לפי ממצאים במקום התאונה משאית.....עלה על בטונדה שהייתה מונחת על נתיב נסיעתה וחסם רוב הנתיב. כתוצאה המשאית סתמה שמאלה לנתיב הנגדי והתנגשה עם



חזית רכבו בחזית הפרטי סיאט.... שנסע בנתיב הנגדי בנתיב שמאלי מתוך שני נתיבים מדרום לצפון.

לפי ממצאים במקום התאונה כמו חריצים , מריחות צמיג, שברים וכתמי נוזל ועצירה סופית של כלי הרכב עולה שמקום ההתנגשות הייתה בנתיב נסיעת הפרטי בנתיב שמאלי מתוך שני נתיבים בכיוון נסיעת הפרטי.....

נמצא על הבטונה שעל כביש סימן צמיג לרוחב 0.5 מטר המתאים לגלגלים אחוריים של משאית, דבל ג'נט...."

(ראו - ת/7).

הבוחן צירף כנספח לחוות דעתו שרטוט שערך לגבי הממצאים שמצא בזירת התאונה (ת/8), וכן שרטוטים נוספים (ת/26-ת/28). מהשרטוט ת/8 ניתן ללמוד כי לאחר התאונה נמצאו שתי בטונדות שהוזזו; האחת, צפונית (קרובה יותר לירושלים), שעמדה לרוחב הכביש, והשנייה דרומית (קרובה יותר לבית שמש), אשר עמדה ברובה בשול הדרך הימני, כאשר רק הפינה שלה בלטה אל תוך הכביש. מהשרטוט ת/27 ניתן ללמוד כי אורך חוליית הבטון בה פגע לפי הנטען אוחנה (החוליה הצפונית) הוא 6 מטר. על חוליית בטון זו, שעמדה לרוחב הכביש, מצא הבוחן סימני צמיג (עמ' 80 ש' 23-16). לטענת הבוחן מדובר בצמיג כפול המשמש משאיות, אשר רוחבו 50 ס"מ. הבוחן טען בעדותו כי הוא מדד את הצמיגים האחוריים של המשאית בה נהג אוחנה וגם רוחבם היה 50 ס"מ (עמ' 91 ש' 14-17), ברם לא מצאתי תימוכין לטענה זו במסמכים שערך הבוחן, ועל כן אין בידי לקבלה. עם זאת, ניתן לקבוע על סמך עדות הבוחן כי על חולית הבטון הצפונית נמצאו סימני צמיגים שיכולים להתאים למשאית של אוחנה, ובכך יש חיזוק מסוים לעדותו של אוחנה לפיה הוא פגע בחוליית הבטון.

25. חיזוק נוסף ומשמעותי יותר לגרסתו של אוחנה ניתן למצוא בסעיף 5 לדו"ח הבוחן, שכותרתו **"פרטים על הנזקים שהתגלו בעת מבחן לרכב כתוצאה מהתאונה"**. שם ציין הבוחן כי הגלגלים הימניים במשאיתו של אוחנה, הן הקדמיים והן האחוריים, נמצאו לאחר התאונה ללא אוויר, בעוד הגלגלים השמאליים, מקדימה ומאחורה, נמצאו עם אוויר. עובדה זו מתיישבת היטב עם גרסת אוחנה לפיה פגע בחוליית הבטון רק עם הגלגלים הימניים של משאיתו וכך נגרמה הסטייה שמאלה (עמ' 37 ש' 7-12).

ב"כ הנאשם טען כי יש סתירה בין טענת אוחנה לפיה הספיק לבלום לפני הפגיעה בבטונה לבין העובדה שלא נמצאו על הכביש סימני בלימה של משאיתו של אוחנה. לכך השיב הבוחן, ותשובתו הגיונית, כי בכלי רכב מודרניים מותקנת מערכת אי. בי. אס המונעת נעילת גלגלים, ולכן כלי רכב אלו אינם משאירים סימני בלימה (עמ' 120 ש' 20-21, עמ' 121 ש' 7, עמ' 127 ש' 22-23).

26. בנוסף לממצאים שאסף הבוחן בזירת התאונה הוא גם בחן את השאלה האם אוחנה יכול היה להספיק לבלום בבטחה את משאיתו לפני חוליות הבטון. לשם כך ערך הבוחן חישוב של מרחק העצירה הנדרש לשם הבאת רכב שנוסע במהירות של 70 קמ"ש באזור התאונה לעצירה מוחלטת. ויובהר, "מרחק העצירה" מורכב מהמרחק שעובר הרכב מרגע שהנהג מבחין במכשול על הכביש ועד שהבלמים מתחילים לפעול - "מרחק תגובה" (ראו עמ' 122 ש' 3-1), בתוספת המרחק שהרכב עובר מרגע תחילת פעולת הבלמים ועד לעצירה מוחלטת - "מרחק בלימה" (עמ' 122 ש' 3-1).



122 ש' (24-22). על פי חישובי הבוחן (ת/12), מרחק הבלימה היה 27.55 מטר ומרחק התגובה היה 29.16 מטר, כך שמרחק העצירה היה 56.71 מטר. כדי לבדוק האם אוחנה יכול היה להבחין בחוליות הבטון ממרחק של יותר מ 56.71 מטר ערך הבוחן יחד עם קצין הבוחנים ירון וינרב "ניסוי נראות" בו השתתף גם אוחנה (ראו - ת/ 10 וכן ת/11 ו- ת/11א). במסגרת הניסוי נהג הבוחן ברכב מסוג ג'מפי, כשאוחנה יושב לצדו והקצין וינרב יושב מאחוריהם. הבוחן נהג ברכב במסלול הזהה למסלול נסיעתו של אוחנה ביום התאונה, מכיוון ירושלים לכיוון בית שמש. על הכביש בנתיב לכיוון בית שמש הונחה בטונדה דומה לזו שהייתה מונחת על הכביש עובר לתאונה, ואוחנה התבקש לומר לבוחנים ברגע שיבחין בבטונדה, זאת על מנת שהבוחנים יעצרו את רכבם וימדדו את המרחק לבטונדה. ניסוי זה הביא לתוצאה לפיה אוחנה הבחין בבטונדה ממרחק של 37 מטר. מכך הסיק הבוחן כי התאונה הייתה בלתי נמנעת מבחינתו של אוחנה, כיוון שמרחק העצירה שנדרש לו כדי לא לפגוע בבטונדה היה למעלה מ- 56 מטר.

ב"כ הנאשם הצביע על שני פגמים שנפלו בניסוי הנראות; ראשית, הניסוי נערך ברכב מסוג ג'מפי ולא במשאית. רכב זה נמוך יותר ממשאית, אם כי הוא גבוה יותר מרכב פרטי רגיל (עדות הבוחן עמ' 116 ש' 3-4), ושנית, הניסוי נערך למרות שאוחנה לא הביא לניסוי את משקפיו. בין אם יש הסבר מניח את הדעת לכך שהניסוי בוצע כפי שבוצע ובין אם לאו, יש טעם בדברי הסנגור לפיהם שני הבדלים אלו בין המצב האמיתי עובר לתאונה לבין מצב הדברים בניסוי, הופכים את תוצאות הניסוי לחסרות משקל ראיתי של ממש, שכן הבוחנים שהעידו לא יכלו להגיד מה השפעתם של שני הפגמים על התוצאה הסופית של הניסוי. עם זאת, אני סבור שיש לתת משקל מסוים לעדות הבוחן לפיה גם לאחר שאוחנה עצר את רכב הבוחנים במרחק של 37 מטר מהבטונדה לא ניתן היה להבחין שמדובר במכשול בכביש המחייב בלימת חרום, להבדיל מ"סימון או תוואי הכביש" (ת/10). כמו כן, יש לתת משקל לאמירתו של אוחנה בעת הניסוי לפיה בזמן הניסוי הוא ציפה לראות את הבטונדה בעוד שבזמן אמת קיומה על הכביש הפתיע אותו (ת/10). משמעותה של אמירה זו היא שאוחנה סבור כי בניסוי הוא ראה את הבטונדה ממרחק רב יותר מאשר בשעת התאונה, ומכאן שתוצאות הניסוי מקלות עם הנאשם, במובן זה שבזמן אמת עמד לרשות אוחנה זמן תגובה קצר יותר לשם בלימה.

מנגד למסקנות הניסוי עומדת עדותו של קליש, אשר מסר בעדותו במשטרה כי הוא הבחין בבטונדה ממרחק של 100 מטר (עמ' 38 ש' 27-29). ואולם בחקירתו הראשית הבהיר קליש כי מדובר בהערכה בלבד: **"אני לא יודע אם זה 50 מטר או ש- 100 מטר. אני לא יודע, אני לא יודע מטרים, אני לא מומחה לזה"** (עמ' 38 ש' 15-16). ובהמשך עדותו ציין קליש שוב: **"אני לא יודע מה זה 100 מטר, אמרתי 100 מטר כי חשבתי"** (עמ' 28 ש' 30-32). לפיכך, לא ניתן לקבוע על יסוד עדותו של קליש ממצא בנוגע למרחק ממנו ניתן היה להבחין בבטונדה.

נסכם אפוא ונאמר כך, הגם שנפלו פגמים בניסוי, הרי שעדותו האמינה של אוחנה בלי קשר לניסוי, בתוספת הדברים שאמר אוחנה במסגרת הניסוי, ובשילוב עם התרשמותו של הבוחן בעת הניסוי לפיה יש קושי להבין ברגע הראשון כי מדובר במכשול בכביש, די בהם כדי להביא למסקנה כי התאונה הייתה מבחינת אוחנה תאונה בלתי נמנעת.

27. סיכום ביניים

לנוכח כל האמור עד כה, ניתן לקבוע מעל לכל ספק סביר כי התאונה התרחשה בין השעה 04:20 בבוקר לשעה 04:30 בבוקר, כאשר בפרק זמן זה הניח מאן דהו את חוליות הבטון על הכביש. עובר לתאונה אחת החוליות הייתה מונחת לרוחב נתיב הנסיעה המוביל לבית שמש, באופן שרוב רובו של נתיב הנסיעה היה חסום. התאונה התרחשה כתוצאה מפגיעת הגלגלים הימניים של משאיתו של אוחנה בחוליית הבטון הקרובה לירושלים, דבר שגרם לסטיית המשאית שמאלה ולפגיעה ברכב המנוח שנסע בנתיב הנגדי לכיוון ירושלים. על פי עדות אוחנה שנמצאה מהימנה,



התאונה הייתה מבחינתו תאונה בלתי נמנעת.

28. הקשר הסיבתי

לשם הרשעה בעבירת ההריגה יש להוכיח קיומו של קשר סיבתי בין המעשה או המחדל שמיוחסים לנאשם לבין התוצאה הקטלנית. הוכחת הקשר הסיבתי בנויה משני נדבכים; הוכחת קיומו של קשר סיבתי עובדתי, והוכחת קיומו של קשר סיבתי משפטי. אשר לקשר הסיבתי העובדתי:

"הדרישה לקשר סיבתי משמעה כי התנהגותו של הנאשם היוותה סיבה מהותית והכרחית מנקודת ראות פיזית - אובייקטיבית להתרחשות תוצאה. בהתאם לכך, על התביעה להוכיח כי התנהגותו של הנאשם היוותה סיבה-בלעדית-אין למות הקורבן. יודגש כי התנהגותו של הנאשם אינה חייבת להיות הסיבה היחידה והתכופה להתרחשות המוות, אולם עליה להיות בעלת תרומה הכרחית להתרחשות התוצאה הקטלנית כפי שאירעה."

(עניין **בלזר** לעיל בפסקה 5 לפסק הדין).

כאמור, בהוכחת הקשר הסיבתי העובדתי אין די, שכן לפי מבחן ה"סיבה בלעדית אין" יש אין ספור התרחשויות שבלעדיהן לא הייתה מתרחשת התוצאה הקטלנית, וברור לכל כי לא ניתן ליחס לכל ההתרחשויות הללו משמעות פלילית. על כן, לצורך הוכחת קיומו של הקשר הסיבתי כרכיב שהוכחתו נדרשת לשם הרשעה, יש להוכיח שמתקיים גם "קשר סיבתי משפטי" (דנ"פ 404/13 **פלוני נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו] 15.4.15). המבחן המשמש להוכחת הקשר הסיבתי המשפטי הוא מבחן "הצפיות הסבירה". מבחן זה כולל שתי שאלות:

"האם ניתן היה לצפות באורח סביר את התוצאה והאם צריך היה לצפות באופן סביר את התוצאה..... יש להשיב על שאלות אלה מנקודת מבטו האובייקטיבית של האדם הסביר"

(ע"פ 7000/10 **אלפידל נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו] (2012)).

מבחן הקשר הסיבתי המשפטי הוא מבחן אובייקטיבי, ומכאן שהקביעה בדבר התקיימותו או אי התקיימותו של קשר סיבתי משפטי היא פועל יוצא של שיקולי של מדיניות שיפוטית (דנ"פ 404/13 **פלוני** לעיל בפסקה 30 לחוות דעתו של כב' הנשיא גרוניס).

קיים קשר בין סוגית הקשר הסיבתי המשפטי לבין סוגית היסוד הנפשי בעבירת ההריגה, כיוון שבמסגרת בחינת התקיימותו של היסוד הנפשי בוחן בית המשפט, בין היתר, את השאלה האם הנאשם צפה בפועל ("צפייה סובייקטיבית") את התוצאה הקטלנית, ובמסגרת בדיקת קיומו של קשר סיבתי משפטי בוחן בית המשפט האם ניתן היה לצפות את התוצאה הקטלנית. בעניין זה נפסק בדנ"פ 404/13 **פלוני הנ"ל**, כי במקום בו מגיע בית המשפט למסקנה כי מתקיימת צפייה בפועל של התוצאה הקטלנית אזי ממילא ברור כי מתקיים המבחן הראשון של הקשר הסיבתי המשפטי, שעניינו בשאלה



האם הנאשם יכול היה לצפות את התוצאה הקטלנית (שם בפסקה 30 לפסק דינו של כב' הנשיא גרוניס).

29. כאמור, ב"כ הנאשם טען כי לא מתקיים קשר סיבתי בין המעשה שעשה הנאשם לבין התוצאה הקטלנית. טענה זו אין בידי לקבל.

כאמור לעיל, הבטונדה הצפונית שגרמה לתאונה הונחה על ידי הנאשם באופן שהיא חסמה כמעט את כל נתיב הנסיעה המוביל לבית שמש. שוכנעתי כי נהג המשאית פגע בבטונדה, אשר גרמה לסטיית המשאית שמאלה ולהתנגשות ברכבו של המנוח. כיוון שכך, הוכח קשר סיבתי עובדתי בין מעשהו של הנאשם לבין התוצאה הקטלנית. כפי שיובהר בהמשך, במסגרת הדיון ביסוד הנפשי, שוכנעתי כי הנאשם צפה בפועל את האפשרות של התוצאה הקטלנית, ומכאן שמתקיים גם חלקו הראשון של מבחן הקשר הסיבתי המשפטי. אשר לחלקו השני של המבחן, גם חלק זה מתקיים, כיוון שאין כל נימוק של מדיניות משפטית המצדיק קביעה לפיה הנאשם לא צריך היה לצפות את התוצאה הקטלנית. נזכיר, מדובר בנאשם אשר שם מכשול מאסיבי בכביש בין עירוני, בלילה, באופן שלא ניתן להתחמק ממנו. תהליך גרימת התוצאה הקטלנית היה קרוב מבחינה כרונולוגית למעשה ומבחינה עניינית הוא קשור קשר ישיר למעשה.

30. הנאשם טוען שנהג המשאית שילה אוחנה הוא בבחינת גורם מתערב זר אשר ניתק את הקשר הסיבתי, שכן אוחנה נהג במהירות מופרזת ותחת השפעת סמים. אין בידי לקבל טענה זו. ראשית, אין כל ראיה שתלמד כי אוחנה נהג במהירות מופרזת. אוחנה הכחיש בכל תוקף כי נסע במהירות מופרזת, והבוחן לא איתר בזירת התאונה ממצאים שאפשרו לו לקבוע את מהירות נסיעתו של אוחנה. שנית, אוחנה העיד כי את הסם מסוג קנביס הוא צרך יומיים לפני התאונה, כך שאין סיבה להניח כי כאשר הוא נהג הוא היה תחת השפעת הסם. שלישית, כפי שנאמר לעיל, שוכנעתי כי מבחינתו של אוחנה התאונה הייתה בלתי נמנעת. ורביעית, בנסיבות העניין, כאשר הנאשם הניח על הכביש מכשול מאסיבי, באמצע הלילה, היה עליו לצפות שרכב הנוסע בכביש יתנגש בו, בין אם הנהג אשר נוהג ברכב עושה כן בזהירות מופלגת, ובין אם הוא נוהג ברכב במהירות מופרזת כשהוא תחת השפעת סם.

31. היסוד הנפשי בעבירת ההריגה

בעניין ע"פ 6294/11 פלוני הנ"ל נפסק כי:

"על מנת שיתגבש היסוד הנפשי של עבירת ההריגה צריכה להתקיים מחשבה פלילית, לפיה נדרשת מודעות לרכיבים העובדתיים של העבירה, בפרט לאפשרות של גרימת התוצאה, וכן כוונה או פזיזות באשר לתוצאה זו. הפזיזות באה לידי ביטוי בחזות מראש של התרחשות התוצאה האסורה, כשלצידה אדישות לאפשרות גרימת התוצאה, או למצער קלות דעת ביחס אליה, קרי מודעות לאפשרות של גרימת התוצאה תוך תקווה שהיא לא תיגרם. מבחנה של הפזיזות הוא מבחן סובייקטיבי אישי. לפיכך הפזיזות מתגבשת רק אם יוכח כי הנאשם חזה בפועל סיכון ממשי לקורבן"

(שם, בפסקה 123 לפסק הדין).



במסגרת היסוד הנפשי של עבירת ההריגה נדרשת מודעות מצד הנאשם לאפשרות של גרימת התוצאה הקטלנית, ואין די במודעות לאפשרות של גרימת חבלה ממשית (פרשת **בלזר** בפסקה 5 לפסק הדין). עם זאת:

"ניתן לומר כי רק כאשר המודעות לגרימת החבלה הגופנית היא מודעות המתייחסת לחבלה חמורה שמעצם טיבה עלולה לסכן חיים, מתקיימת מודעות לתוצאה הקטלנית."

(ע"פ 4351/00 מדינת ישראל נ' אבו-אלהווא פ"ד נה (3) 327 (2000)).

לצורך הוכחת המודעות לאפשרות של גרימת התוצאה ניתן לעשות שימוש בחזקת המודעות לפיה:

"אדם מודע בדרך כלל למשמעות התנהגותו, מבחינת טיבה הפיזי, קיום נסיבותיה ואפשרות גרימת התוצאות הטבעיות שעשויות לצמוח ממנה" (ש"ז פלר "יסודות בדיני עונשין כרך א' 542-543 (1984) (להלן - פלר)). חזקה זו חלה אף בעבירת הריגה: "מקום שאדם עושה מעשה העלול באופן אובייקטיבי לגרום למות קורבנו - תוך שהוא מודע לכל היסודות המהווים את הרכיב העובדתי של העבירה - רשאים אנו להניח, בהיעדר ראיה לסתור, כי היה מודע גם לתוצאה הקטלנית (ע"פ 8827/01 שטרייזנט נ' מדינת ישראל פ"ד נז (5) 524, 506 (2003))."

(דנ"פ 404/13 פלוני הנ"ל בפסקה 17 לפסק דינו של כב' הנשיא גרוניס).

32. התקיימות היסוד הנפשי אצל הנאשם

כאמור, לצורך הוכחת היסוד הנפשי, לרבות הצפייה בפועל של התוצאה הקטלנית, ניתן לעשות שימוש בחזקת המודעות, וחזקה זו לא הופרכה בעניינו של הנאשם. נסיבות ביצוע העבירה על ידי הנאשם מלמדות על כך שהוא ביצע מעשה אשר במובהק עלול לגרום לתוצאה קטלנית, ומכאן שיש לקבוע כי הנאשם היה מודע בפועל לאפשרות גרימתה של התוצאה הקטלנית. ראשית, הנאשם הניח מכשול על הכביש בשעת לילה כאשר הראות מוגבלת בהשוואה לאור יום. שנית, המכשול הונח לרוחב הכביש באופן אשר חסם את רוב נתיב הנסיעה, כך שהיה ברור למדי שמכוניות לא יוכלו להתחמק ממנו. ושלישית, מדובר במכשול כבד - בטונדה באורך שישה מטר - אשר ברור כי מי שיתנגש בו לא יוכל להמשיך בנסיעתו. כל הנסיבות הללו מלמדות בבירור כי הנאשם צפה את האפשרות של תוצאה קטלנית. יתר על כן, נסיבותיו של המעשה מלמדות כי הנאשם לא רק נטל סיכון בלתי סביר תוך שקיננה בו תקווה למנוע את התוצאות של מעשהו ("קלות דעת" - כמשמעה בסעיף 20(א)(2)(ב) לחוק העונשין), אלא שהוא היה אדיש לאפשרות התרחשותה של התוצאה הקטלנית ("אדישות" - כמשמעה בסעיף 20(א)(2)(א) לחוק העונשין).

33. לנוכח כל האמור אני סבור כי המאשימה הוכיחה מעבר לכל ספק סביר כי הנאשם ביצע עבירה של הריגה.

34. העבירות הנוספות



בכתב האישום יוחסו לנאשם שלוש עבירות נוספות מעבר לעבירת ההריגה.

אשר לעבירה של נהיגת רכב מנועי ללא רישיון - הנאשם הודה בקיומו של היסוד העובדתי של עבירה זו (ראו לעניין זה ת/24), ברם הוא טען כי לא מתקיים היסוד הנפשי הנדרש, כיוון שהוא לא היה מודע לכך שרישיונו לא היה בתוקף (הודעת ב"כ הנאשם מיום 24.9.17). עבירה של נהיגה ללא רישיון היא עבירה של אחריות קפידה (רע"פ 4010/04 **עבד אל ראזק נ' מדינת ישראל** [פורסם בנבו] (6.5.04)), קרי עבירה שהמאשימה פטורה מלהוכיח את התקיימות היסוד הנפשי של מחשבה פלילית לגביה (סעיף 22(א) לחוק העונשין). אמנם פתוחה בפני מי שנאשם בעבירה של אחריות קפידה הדרך לשכנע כי: "**נהג ללא מחשבה פלילית וללא רשלנות ועשה כל שניתן למנוע את העבירה**" (סעיף 22(ב) לחוק העונשין), אך הנטל בעניין זה מוטל על הנאשם, והוא לא הרים אותו. לפיכך יש להרשיע את הנאשם בעבירה זו.

אשר לעבירה של נהיגה תחת השפעה - ב-ר"ע 666/86 **עודה נ' מדינת ישראל** פ"ד מ (4) 463 (1986), נקבע כי לצורך הוכחת עבירה של נהיגה תחת השפעה אין חובה להציג בדיקה מדעית המלמדת על המצאות שרידי סם בגופו של הנאשם, אלא ניתן להוכיח את העבירה באמצעות ראיות אחרות, כגון התרשמות של עדים ממצבו של הנאשם. במקרה שלפנינו הנאשם הודה כי צרך סם מסוג נייס גאי וכי זמן קצר לאחר מכן נהג ברכבו (עמ' 118 ש' 19-20). התנהגות הנאשם במהלך האירועים שלאחר תחילת הנהיגה מלמדת אף היא על כך שהנאשם היה תחת השפעת הסם - החל מעצם הטעות שבכניסה לדרך השירות, עבור לתיאורו של הנאשם כיצד נסע בדרך השירות וחשב שהוא נוסע בכביש למרות שמימינו נסעו מכוניות בכיוון הנגדי לכיוון נסיעתו (עמ' 133 ש' 8-32), וכלה בעובדה שהנאשם שכח ברכבו את הפינים שחברו את הבטונדות זו לזו.

ב"כ הנאשם טוען כי יש לזכות את הנאשם מעבירה זו בשל אכיפה בררנית, אשר באה לידי ביטוי בעובדה שנהג המשאית - שילה אוחנה - לא הועמד לדין למרות שבדמו נמצאו שרידי סם. טענה זו איננה משכנעת, כיוון שלכאורה יש הבדל משמעותי בין טיב הראיות הקיימות בעניינו של הנאשם לבין טיב הראיות בעניינו של אוחנה. כך, בעוד שהנאשם הודה כי השתמש בסם וזמן קצר לאחר מכן נהג ברכב, אוחנה טען כי עישן את הסם יומיים לפני האירוע. כמו כן, כדי להצליח בטענת אכיפה בררנית לא די בכך שהטוען יראה כי המאשימה מבחינה בין שווים אלא עליו להראות כי בבסיס ההבחנה ניצב מניע פסול (בר"ש 4252/16 **אלגלי נ' נציבות שירות המדינה** [פורסם בנבו] (5.7.16)). אשר על כן הטענה נדחית.

אשר לעבירה של גרימת נזק לאדם ולרכוש - שני הצדדים לא התייחסו לעבירה זו בסיכומיהם, ולפיכך אינני רואה מקום להרשיע את הנאשם בעבירה זו.

35. אשר על כן, אני מזכה את הנאשם מעבירה של גרם נזק לאדם ולרכוש - עבירה לפי סעיף 21(ב)(2) בצירוף סעיף 62 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א - 1961, ואני מרשיע את הנאשם בביצוע העבירות שלהלן:

הריגה - עבירה לפי סעיף 298 לחוק העונשין.

נהיגת רכב מנועי ללא רישיון - עבירה לפי סעיף 10(א) בצירוף סעיף 62 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"ה-1961.

נהיגה תחת השפעה - סעיף 26(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961.

עמוד 17



ניתנה היום, י"ב שבט תשע"ח, 28 ינואר 2018, במעמד הצדדים