

בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים

רע"א 418/03

ע"א 826/03

ע"א 8071/03

בפני :

כבוד הנשיא א' ברק
כבוד השופט י' טירקל
כבוד השופט א' ריבלין
כבוד השופטת א' פרוקצ'יה
כבוד השופט א' רובינשטיין

המבקשת ברע"א 418/03 : אוסם תעשיות מזון בע"מ

נ ג ד

המשיבים ברע"א 418/03 :
1. סמג'ה יעקב
2. סהר חברה לביטוח בע"מ
3. המרץ ארגזי רכב 1988 בע"מ

המערער בע"א 826/03 : סמג'ה יעקב

נ ג ד

המשיבות בע"א 826/03 :
1. סהר חברה לביטוח בע"מ
2. אוסם תעשיות מזון בע"מ
3. המרץ ארגזי רכב 1988 בע"מ

המערערים בע"א 8071/03 :
1. קיבוץ שער העמקים
2. ביטוח חקלאי אגודה שיתופית מרכזית בע"מ

נ ג ד

המשיבים בע"א 8071/03 :
1. מגדוב פארס
2. קיבוץ שער העמקים
3. הכשרת הישוב חברה לביטוח בע"מ
4. ע.ג.ם מפעלי מתכת בע"מ
5. איילון חברה לביטוח בע"מ

**בקשת רשות ערעור וערעור על פסק-דין בית-המשפט
המחוזי בחיפה מיום 9.12.02 בת.א. 1549/00 שניתן על-
ידי כבוד השופט ש' ברלינר**

ערעור על פסק-דין חלקי של בית-המשפט המחוזי בחיפה
מיום 24.7.03 בת.א. 1011/99 שניתן על-ידי כבוד השופט
ר' ג'רג'ורה

29.7.03	כ"ט בתמוז תשס"ג	תאריך הישיבה ברע"א 418/03 ובע"א 826/03 :
24.6.04	ה' בתמוז תשס"ד	תאריך הישיבה בע"א 8071/03 :
	עו"ד טל טנצר ; עו"ד יוחנן דביר	בשם המבקשת ברע"א 418/03 המשיבה 2 בע"א 826/03 :
	עו"ד גלית קלו	בשם המשיב 1 ברע"א 418/03 המערער בע"א 826/03 :
	עו"ד מיכל רוזנברג	בשם המשיבה 2 ברע"א 418/03 המשיבה 1 בע"א 826/03 :
	אין ייצוג	בשם המשיבה 3 ברע"א 418/03 בע"א 826/03 :
	עו"ד יוסף רנרט	בשם המערערים בע"א 8071/03 :
	עו"ד עופר רון	בשם המשיב 1 בע"א 8071/03 :
	עו"ד ליאור קלטניק	בשם המשיבים 2-3 בע"א 8071/03 :
	עו"ד א' מרצקי	בשם המשיבות 4-5 בע"א 8071/03 :

פסק-דין

השופט א' ריבלין:

1. מהו הדין מקום בו אירוע תאונתי אחד מקיים את אחת מדרכי השימוש המוכרות במסגרת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה-1975 (להלן: חוק הפיצויים או החוק), אך נופל, בה בעת, במסגרת החריג המוציא מגדר תחולת החוק את הפעולה של טעינת מטען או פריקתו, כשהרכב עומד (להלן גם: חריג הפריקה והטעינה)? זו השאלה המונחת ביסוד ערעורים אלה, שהדיון בהם אוחד.

העובדות, ההליכים וטענות הצדדים

רע"א 418/03, ע"א 826/03: פרשת סמג'ה

2. יעקב סמג'ה – המערער בע"א 826/03 (להלן: יעקב) – הוא נהג משאית, שעבד, בעת המקרה, בשירותה של אוסם תעשיות מזון בע"מ – היא המבקשת ברע"א 418/03 (להלן: אוסם). ביום 23.8.1999 עסק יעקב, יחד עם נהג אחר, בשם רמי בן-ששון (להלן: רמי), בחלוקת סחורה של אוסם ללקוחות. השניים יצאו ממפעלה של אוסם, ביישוב יוקנעם, כשיעקב נוהג במשאית ורמי יושב לצדו, ושמו פעמיהם לסניף ה"קלאב מרקט" שבקריית שמונה. בהגיעם למקום, החלו השניים בפריקת סחורה מבעד לפתח האחורי של ארגז המשאית. הפריקה נעשתה באופן הבא: יעקב נכנס לארגז המשאית, אסף את הסחורה שהיתה מצויה שם, והניחה בסמוך לדלת האחורית הפתוחה. רמי, שהיה מחוץ לארגז המשאית, נטל את המוצרים והניחם על משטח שהיה על הרצפה, בסמוך למשאית. בשלב מסוים, ביקש יעקב לרדת מארגז המשאית מבעד לדלת האחורית, תוך שימוש במדרגה המותקנת מתחת לדלת, כחלק מן המְרָכָב. איתרע מזלו והוא נפל ארצה.

יעקב נפגע בכתפו השמאלית, ואת נזקיו הוא תבע מ"סהר" חברה לביטוח בע"מ (להלן: חברת הביטוח סהר), שביטחה את המשאית, וכן מאוסם כמעבדה ומ"המרץ" ארגזי רכב 1988 בע"מ – יצרנית ארגז המשאית. בית המשפט המחוזי בחיפה (כבוד השופט ש' ברלינר) דן תחילה בשאלה האם קמה, במקרה זה, תחולה לחוק הפיצויים, שאם כן, חבה חברת הביטוח סהר בתשלום פיצויים בגין נזקיו של יעקב.

3. לאחר שברר את העובדות קבע בית-המשפט המחוזי, על-יסוד מכלול הראיות והעדויות שבאו בפניו, כי יעקב ירד מן הרכב לאחר שנסתיימה הוצאת הסחורה מן המשאית והנחתה על המשטח, ולאחר שגם החזרת סחורה פגומה למשאית – ככל שהיתה כזו – תמה. עוד נקבע, כממצא, כי אלמלא נפל יעקב בשעת הירידה מן המשאית, הוא היה נפנה לסגור, ואולי גם לנעול, את הדלת האחורית של ארגז המשאית, מיד לאחר ירידתו. לאחר מכן, כך נקבע, אמור היה יעקב לנהוג את המשאית אל מחוץ לחצר ה"קלאב מרקט", ושם היה ממתין לרמי, שעסק באותה עת ב"פעולת הניירת הקשורה לאספקת הסחורה". זה האחרון אמור היה לנהוג במשאית מן המקום ההוא והלאה.

בית-המשפט המחוזי פסק, כי הגבול שבין פעולת הטעינה ברכב לבין "השימוש ברכב למטרות תחבורה" נמתח בפעולת סגירת הדלת האחורית של ארגז המשאית. לפיכך, כך קבע בית המשפט קמא, היוותה ירידתו של יעקב מארגז המשאית חלק מפריקת המטען – "פעולת לוואי אינטגרלית, הכרחית וקשורה קשר הדוק לפריקת המטען מן המשאית", כאשר לפניו ניצב עוד שלב אחד לסיום הפריקה ופעולות הלוואי שלה: "נעילת הדלת האחורית או סגירתה". נפסק, כי מקום בו ירידה מן הרכב – אשר היא עצמה כלולה בהגדרת "שימוש ברכב מנועי" שבחוק – נעשית לצורך פריקה וטעינה וכחלק אינטגרלי מפעולות אלה – היא נכללת בחריג הפריקה והטעינה.

מסקנתו של בית המשפט המחוזי בפסק-דינו החלקי היתה, אם כן, כי אין המדובר כאן ב"תאונת דרכים" כמשמעותה בחוק הפיצויים, שהרי יעקב ניזוק בגופו במהלך טעינה או פריקה כשהרכב עומד. לפיכך, נדחתה התובענה נגד חברת הביטוח סהר.

4. כנגד מסקנה זו משיגים שניים: יעקב, במסגרת ע"א 826/03, ואוסם, במסגרת רע"א 418/03. לשיטתם, הירידה מן הרכב היא בבחינת "שימוש ברכב מנועי" כהגדרתו של ביטוי זה בחוק הפיצויים, ובענייננו – כך הם סבורים – השימוש היה למטרות תחבורה, שהרי יעקב התכוון להסיע את המשאית אל מחוץ לאתר הפריקה. לדעתם, אין לייחס את סגירת הדלת האחורית של ארגז המשאית לפעולת הפריקה, כי אם לנסיעה שאמורה הייתה לבוא מיד לאחר מכן. זאת ועוד, כך טענו, הפריקה והטעינה הן עצמן, אף כי הוחרגו מהגדרת השימוש, הוכרו, בפסיקה, כמקיימות את הייעוד התחבורתי, ועל כן, העלייה או הירידה מן הרכב, לצורכי פריקה או טעינה, "למטרות תחבורה" הן. חברת הביטוח סהר, מנגד, סבורה כי יש להותיר על כנו את פסק הדין של בית המשפט המחוזי.

ע"א 8071/03: פרשת פארס

5. מג'דוב פארס – המשיב 1 בע"א 8071/03 (להלן: פארס) – אף הוא נהג משאית במקצועו. ביום 19.4.1999 נפגע פארס בתאונה, עת עבד בשירות המערער 1 – קיבוץ שער העמקים (להלן: הקיבוץ), שהיה מבוטח, מצדו, בביטוח מעבידים, על-ידי המערער 2 – ביטוח חקלאי אגודה שיתופית מרכזית בע"מ (להלן: ביטוח חקלאי). המשאית, אשר היתה מעורבת בתאונה, ועגלת הסמיטריילר שהיתה רתומה אליה (להלן: העגלה), היו בבעלות הקיבוץ, ובוטחו על-ידי המשיבה 3 – הכשרת היישוב חברה לביטוח בע"מ (להלן: הכשרת היישוב).

המידע אודות התאונה סופק לבית-המשפט קמא, בעיקר, באמצעות תצהיר שמסר פארס, ודברים שאמר בחקירתו. על-פי האמור בתצהיר, הועמס ביום התאונה, על העגלה, מטען של גרעינים, בשטח הטעינה של ממגורות דגון. ככל שניתן להבין מן החומר שבפנינו, בוצעה הטעינה באמצעות מכונה, השופכת גרעינים לתוך העגלה. פארס כתב בתצהירו, כי הוא נדרש להסיע את המשאית קדימה שלוש פעמים, למרחק של שני מטרים בכל פעם, על-מנת "שיהיה פיזור נכון של המטען". משתמה מלאכת הטעינה, הסיע פארס את המשאית – כך לפי התצהיר – אל מחוץ לאזור הטעינה, ועצר בכדי "לסגור את דלתות האמבטיה של עגלת הסמיטריילר וזאת מאחר ולא ניתן היה לסגור את דלתות האמבטיה באמצעות מתקן הסגירה התחתון אשר היה מקולקל". הנה כי כן, לפי דבריו של פארס, הוא נאלץ לטפס על גבי "האמבטיה" על-מנת שיוכל לסגור את הדלתות העליונות של העגלה, אולם "תוך כדי סגירת אחת הדלתות שהינן כבדות ביותר ועקב הפעלת מאמץ גדול" – החליק מן המשטח ונפל לקרקע.

הנפילה הסבה לפארס נזק-גוף, והוא הגיש תביעה לבית-המשפט המחוזי בחיפה. הנתבעים בתביעה היו הקיבוץ, הכשרת היישוב וביטוח חקלאי. בית המשפט המחוזי (כבוד השופט ר' ג'רג'וריה) הכריע תחילה בשאלת תחולתו של חוק הפיצויים על המקרה – ועל תשובתו השלילית לשאלה זו נסב הערעור בע"א 8071/03.

6. בית-המשפט המחוזי ציין – ולא היתה על כך מחלוקת בין הצדדים – כי פארס חייב היה לסגור את הדלתות לאחר שתמה מלאכת הטעינה. בית המשפט סבר, כי העלייה על משטח העגלה היא, למעשה, פעולת לוואי הבאה לסיים את פעולת הטעינה, והמהווה, לפיכך, חלק ממנה. בית המשפט קיבל את עדותו של פארס, לפיה זה האחרון שכח תחילה לסגור את הדלתות, ונזכר בכך רק כעבור נסיעה של כ- 200-300 מטרים, שאז נעצר ויצא מן המשאית על-מנת לבצע את הפעולה. אלא שעדיין – כך נפסק – פעולה זו היא בבחינת השלב הסופי של הטעינה, מה גם שהיא בוצעה בתחום שטח הממגורות עצמו ובסמוך לאחר סיום העמסת הגרעינים על העגלה. בית המשפט הוסיף והדגיש, כי אם לא תתקבל עמדתו, כי המקרה דנן בא בגדרי חריג הפריקה והטעינה, על-ידי ערכאת הערעור, אזי מדובר, לשיטתו, בטיפול-דרך. סיכומו של דבר, בית המשפט המחוזי קבע כי אין המדובר כאן בתאונת דרכים, ועל כן, הורה על מחיקת התביעה, ככל שהיא נסמכת על עילה לפי חוק הפיצויים.

7. כנגד מסקנה זו מלינים הקיבוץ וביטוח חקלאי (לשם הבהרה, ראוי להסביר כי הקיבוץ היה מיוצג בבית-המשפט המחוזי – וכך גם בפנינו – על-ידי שני באי-כוח

שונים, האחד בתביעה שביסודה חוק הפיצויים, והאחר, בתביעה המיוסדת על פקודת הנזיקין. לפיכך, חובש הקיבוץ היום על ראשו שני כובעים – כמערער בעילה לפי פקודת הנזיקין, וכמשיב בעילה לפי חוק הפיצויים). הקיבוץ וביטוח חקלאי סבורים כי פעולת הטעינה הסתיימה לחלוטין, וכי פארס החל בנהיגה והספיק לנסוע מאות מטרים, טרם שנזכר כי עליו לסגור את דלתות העגלה. פעולה זו דרושה היתה על-מנת שלא יתעופפו גרעינים לעבר כלי-רכב אחרים (קרי – למניעת סיכון תחבורתי) ועל-מנת שלא לעבור עבירת תנועה. בנסיבות אלה – כך סבורים המערערים – לא חלה הוראת ההמעטה שעניינה פריקה וטעינה, ומכל מקום, המדובר בשימוש של תיקון-דרך. פארס, וכמוהו המשיבים 4 ו-5, מצטרפים לטענות המערערים, ואילו המשיבים 2 ו-3 מבקשים לאמץ את קביעותיו של בית המשפט קמא.

החלטנו לדון ברע"א 418/03 כאילו ניתנה רשות ערעור והוגש ערעור על-פי הרשות שניתנה. דין הערעורים, כולם, להתקבל.

קביעת "כללי הכרעה" בחוק הפיצויים

8. בעיקרו של דבר, אין הצדדים חולקים על התשתית העובדתית שנקבעה בפסקי-הדין נשוא הערעורים שבפנינו. עם זאת, משיגה חברת הביטוח סהר, באופן חלופי, על ממצאים שהיוו בסיס להכרעה בעניינו של יעקב. נבהיר אפוא, כי אין אנו מוצאים במקרה זה, עילה לסטות מן הכלל, לפיו נוהג בית משפט של ערעור שלא להתערב בתשתית העובדתית שנקבעה על-ידי הערכאה המבררת, אשר בפניה הובאו הראיות ונשמעו העדויות. הנחת המוצא לדיוננו היא, לפיכך, כי הבסיס העובדתי להכרעה בערעורים דנן, הינו כפי שנקבע בבית המשפט המחוזי. לא נותר לנו אלא להכריע בשאלה המשפטית העולה מן העובדות הללו, והיא – מהו הדין מקום בו קיימת "התנגשות" בין אחת מדרכי השימוש המוכרות בחוק (במקרה זה – כניסה לרכב או ירידה ממנו) לבין הוראת ההמעטה שעניינה – טעינה ופריקה כשהרכב עומד.

9. הדרשותו של בית-המשפט ל"כללי הכרעה", בפרשנות חוק הפיצויים – אינה חדשה עימנו. חוק הפיצויים נתפר טלאי על טלאי, וחלקיו השונים אינם עולים תמיד בקנה אחד זה עם זה. משמשים בו, בחוק זה, מונחים בעלי פריסה רחבה ולצדם הגדרות פרטניות, שבחלקן אף לובשות אופי קזואיסטי. החוק כולל הגדרה בסיסית של תאונת הדרכים והגדרה כוללת, הגדרה ראשית והגדרות משנה, חזקות מרבית וחזקות ממעטות, כללים וחריגים, הוראות כלליות והוראות מיוחדות – כולם עומדים זה לצד זה, ולעיתים משיגים זה את תחומו של זה. הקושי מתגבר עקב חוסר הקוהרנטיות

והיעדר העקביות בכל הנוגע לתכלית החוק, במיוחד לאחר חקיקתו של תיקון מס' 8, משנת תשנ"א. כדברי הנשיא א' ברק, ברע"א 8061/95 עוזר יצחק נ' אררט חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ(3) 532 :

"התכלית המרכזית של תיקון מס' 8 היתה לאמץ את המבחן התעבורתי כמרכיב עיקרי של 'תאונת דרכים', ולהחליף בכך את המבחן היעודי שנקבע בפרשנות שנתן בית המשפט העליון לחוק הפיצויים המקורי. עם זאת, תיקון מס' 8 אינו מאמץ את המבחן התעבורתי 'לאורך כל הדרך'. בסוגיות אחדות - המשקפות מקרים ספציפיים המבטאים פסקי דין שניתנו בעבר - נקבעו הסדרים שאינם מתיישבים עם המבחן התעבורתי (כגון שליט טעינה ופריקה כשהרכב עומד כשימוש ברכב מנועי), וקביעת המבחן היעודי בחזקה החלוטה בדבר 'ניצול הכוח המיכני של הרכב'. חלקם של עניינים אלה הוצע במקורו על ידי הממשלה; חלקם הוצע על ידי ועדת החוקה, חוק ומשפט של הכנסת. חלקם הוסף בקריאה השנייה במליאת הכנסת. אכן, תיקון מס' 8 אינו משקף מדיניות משפטית קוהרנטית ועקבית. אין בו תפיסה מגובשת, לא לעניין קבלת המבחן התעבורתי ולא לעניין דחיית המבחן היעודי. המצבים המיוחדים, בהם אומץ המבחן היעודי, אינם מבוססים על הרמוניה פנימית, ואינם משקפים מדיניות משפטית אחידה. תיקון מס' 8 מבוסס על הגדרה בסיסית רחבה המאמצת את המבחן התעבורתי, ולצידה תוספות וגרענות ממבחן זה המשקפות לעתים את המבחן היעודי, והמבוססות על אירועים מיוחדים שנידונו בפסיקה" (שם, בעמ' 552).

10. מקצת מן ההוראות בחוק משלימות זו אל זו; מקצתן מתיישבות זו עם זו ומקצתן מנוכרות זו לזו. כאשר ניצב בית-המשפט בפני מגמות סותרות או בפני הוראות מתנגשות בתוככי חוק הפיצויים, עליו לקבוע כללים של הכרעה. הכללים ניתנים להילמד, תכופות, מלשון החוק עצמה. "תאונת הדרכים" מוגדרת בסעיף הראשון לחוק הפיצויים. ההגדרה הכוללת מספר מרכיבים: הגדרה בסיסית, הגדרות משנה, הוראות ריבוי והוראות חריגה. ההגדרה הבסיסית מורה לנו כי "תאונת דרכים" היא "מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה". ומהו "שימוש ברכב מנועי" – על-כך באה להשיב הגדרת המשנה שזו כותרתה; ומכל מקום אין די בשימוש ברכב מנועי כדי להקים תחולה להגדרה הבסיסית. יש צורך כי השימוש יהא "למטרות תחבורה". בצד ההגדרה הבסיסית באות הוראות של ריבוי: "יראו כתאונת דרכים גם מאורע שאירע עקב התפוצצות או התלקחות של הרכב, שנגרמו בשל רכיב של הרכב או בשל חומר אחר שהם חיוניים לכושר נסיעתו", וכן "מאורע שנגרם עקב פגיעה ברכב שחנה במקום שאסור לחנות בו". בתנאים מסויימים ייחשב גם "מאורע

שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב "כ"תאונת דרכים". אלה הוראות הריבוי מביאות לגדר הזכאות על-פי החוק גם מאורעות מסויימים שאינם עונים על ההגדרה הבסיסית. אלא, שעל כולן גוברות הוראות המיעוט המוציאות, בתנאים מסויימים, מתחולת החוק, מאורע שאירע כתוצאה ממעשה שנעשה במתכוון, וכן את מי שנגרם לו נזק גוף בתאונת דרכים שהוסבה מפגיעת איבה. הגדרות-המשנה באות לתאר, כאמור, את דרכי השימוש המוכרות ברכב, וכן את "נזק הגוף" המזכה בפיצויים, ואת ה"נפגע".

לשון החוק מלמדת, כי הוראות ההמעטה, המצויות בחלק הכללי של הגדרת התאונה, חולשות על החוק כולו. בכל "התנגשות" עם רכיביו האחרים של החוק, יהיו אשר יהיו – ידן על העליונה. החזקה החלוטה שעניינה מעשה מכוון, המופיעה בסיפא של ההגדרה הכוללת, שוללת את תחולת החוק גם במקרים שבהם האירוע עצמו, אלמלא רכיב הכוונה, היה בא בגדר תאונת דרכים (ע"א 2199/99 עזבון המנוח עודד לזר ז"ל נ' רשות הנמלים והרכבות, פ"ד נו(1) 938). זהו הדין גם מקום בו נגרם נזק הגוף מפגיעת איבה כמשמעותה בחוק התגמולים לנפגעי פעולות איבה, התש"ל-1970 (ראו הגדרת "נפגע" בחוק הפיצויים). על כן, מקום בו מתקיימת אחת מהוראות ההמעטה האלה – זו הדוברת במעשה מכוון וזו המחריגה את פגיעת האיבה – יוצא המקרה מתחולת החוק, אפילו נתקיימו היסודות האחרים של הגדרת "תאונת הדרכים". לא ניתן "לגבור" על הוראות המעטה אלה. הוראות אלה מצויות, כאמור, בהגדרה הכוללת.

הוראת ההמעטה הנוגעת לפעולת טעינה ופריקה כשהרכב עומד, כלולה בהגדרת המשנה של "שימוש ברכב מנועי", המהווה, מצדה, מרכיב ממרכיבי ההגדרה של התאונה. המעטה זו עשויה למצוא עצמה בחזית מול הוראות אחרות שבחוק – הן מול החזקות המרביות החלוטות, והן מול דרכי השימוש האחרות הכלולות בהגדרת המשנה.

11. נבחן, ראשית, מהו דינה של ההתנגשות בין חריג הטעינה והפריקה לבין אחת החזקות המרביות החלוטות שבהגדרה הכוללת. התנגשות כזו יכולה להתרחש, למשל, מקום בו נפגע אדם עקב התפוצצות או התלקחות של הרכב, המתרחשות במהלך פריקה או טעינה, כשהרכב עומד; כך גם, מקום בו הפגיעה נגרמת במהלך פריקה, המבוצעת באמצעות מנוף המופעל בכוחו המכני של הרכב. וכך גם, מקום בו פעולת הפריקה והטעינה מתבצעת בעת שהרכב שנפגע חנה במקום שאסור לחנות בו. בהתגוששויות אלה, יד ההוראה הממעטת על התחתונה. לאמור – החזקה המרבה החלוטה, מקום בו היא מתקיימת, תגבר על חריג הטעינה והפריקה, כשם שהיא גוברת על כל מרכיב אחר בהגדרה הכוללת – למעט החזקות הממעטות המצויות באותה הגדרה עצמה, לאמור,

חריג התאונה המכוונת והחריג הנוגע לפגיעת איבה. אכן, כאשר מקיימת התאונה את אחת החזקות המרביות החלוטות, קמה תחולה לחוק אפילו אין המקרה בא בגדרי ההגדרה הבסיסית, למשל מחמת שיסוד ה"שימוש ברכב מנועי" כלל אינו מתקיים (ראו דברי הנשיא א' ברק בפרשת עוזר הנ"ל, בעמ' 558-560, 570-571). ממילא, אין לחריג הממעט שעניינו טעינה או פריקה כשהרכב עומד, הנספח אל ההגדרה הבסיסית, השפעה על החזקות המרביות החלוטות.

12. החריג המפורש שעניינו פעולות טעינה ופריקה, כשהרכב עומד, עלול, כאמור, להתחרות גם באחת מדרכי השימוש המוכרות, המתוארות בהגדרת המשנה שעניינה השימוש ברכב המנועי. זוהי התנגשות "פנימית", בין מרכיביה של הגדרת המשנה בדבר "שימוש ברכב מנועי". אולם עד שנפנה לבחינת ההתנגשות הזו, ראוי עוד לעמוד על התנגשות "פנימית" נוספת, לאמור – בין החרגות שאינן מפורשות בהגדרת ה"שימוש ברכב מנועי", לבין דרכי שימוש הנזכרות בה. כך, למשל, הוא המקרה בו מתבצע תיקון-דרך בשעה שהרכב חונה כדין. מכלל הן – החזקה החלוטה המצויה בהגדרה הכללית והמתייחסת לחניה במקום שאסור לחנות בו – עשויים אנו אולי לשמוע את הלאו, קרי – כי חנייה כדין אינה באה בגדר "שימוש" כמשמעותו בהגדרת המשנה. לעומת זאת, תיקון-דרך ברכב, שנעשה בידי המשתמש בו, הינו דרך שימוש מוכרת. הנה, אפוא, לפנינו, התנגשות בין מיעוט משתמע לבין ריבוי מפורש. דוגמה אחרת לתחרות דומה נוגעת לפגיעת גוף שנגרמה תוך כדי כניסה לרכב במהלך תיקון-דרך הנעשה בידי אחר, שאיננו המשתמש, במסגרת עבודתו – שימוש אחרון זה של תיקון הרכב אינו בא בגדרו של החוק. במקרים אלה, נראה כי תקום זכאות על-פי החוק לפי השימוש המוכר, חרף קיומו של שימוש בלתי-מוכר ובלתי-מפורש.

13. לפנינו ניצבת היום התחרות שבין אחת מדרכי השימוש המוכרות בחוק (כניסה לרכב או ירידה ממנו) לבין חריג הטעינה והפריקה. מהו כלל ההכרעה בתחרות זו?

בפועל, יתכנו מגוון מצבים שבהם עלולה אחת מדרכי השימוש המוכרות למצוא את עצמה עומדת בסתירה לחריג הטעינה והפריקה. בע"א 4469/95 דדאוושה [1] אררט – חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ(3) 475 עמד הנשיא א' ברק על מספר דוגמאות להתנגשות שכזו ב"זירת השימוש":

"פעולת ה'מיון' או ה'שיוך' במסגרת הגדרת 'שימוש' אינה מעוררת קשיים, מקום שהאירוע נופל במישורין לגרעין הברור של אחת הקלסיפיקציות המצויות בהגדרת השימוש. כמו כן לא נגרם קושי רב מקום שניתן

לשייך אירוע אחד למספר מיונים, ובלבד שתוצאתם זהה. קשיים ניכרים מתעוררים באותם מצבים בהם תאונה פלונית נופלת לגדר שתי פעולות שונות הנזכרות בהגדרת 'שימוש', כאשר על פי אחת מהן הפעולה מהווה 'שימוש' ועל פי השניה היא אינה מהווה 'שימוש'. טול המקרה בו נפגע אדם אגב כניסה לרכב או ירידה ממנו לצורכי טעינה או פריקה. האם תאונה זו היא 'שימוש' ברכב שכן נזק הגוף נגרם אגב ה'כניסה' או ה'ירידה', ואלו נקבעו במפורש כמצבים של 'שימוש'? או שמא נאמר כי תאונה זו אינה בגדר 'שימוש', שכן היא נגרמה אגב 'טעינתו של מטען או פריקתו' ואלה הוצאו במפורש מגדר ה'שימוש'? בדומה, מה דין נזק גוף הנגרם אגב טיפול במטען - כגון קשירתו, כיסוי, סידורו, בדיקתו - לאחר שהוטען על כלי הרכב ולפני שפורק? האם יש לראות בפעולות אלה משום 'שימוש' בהיותן חלק מה'נסיעה ברכב', או שמא אין הן בגדר 'שימוש', שכן הם באו אגב טעינה ופריקה? בעיה דומה מתעוררת כאשר נגרם נזק גוף בשל התהפכות רכב אגב טעינה או פריקה. נזק הנגרם בשל 'התהפכות של הרכב' כלול במפורש בגדר הדיבור 'שימוש' בכלי רכב. נזק הנגרם בשל טעינה או פריקה מוצא במפורש מגדר הדיבור 'שימוש' בכלי רכב. מה דין נזק הנגרם אגב התהפכות שבאה בשל טעינה ופריקה? (שם, בעמ' 481).

בפרשת דראושה, כמו גם בפרשות אחרות, נותרה בלא הכרעה שאלת היחס בין דרכי השימוש המוכרות לבין חריג הטעינה והפריקה (פרשת עוזר הנ"ל, בעמ' 566; פרשת דואני הנ"ל, בעמ' 503). לאחרונה, בפרשת ניר לי שיפוצים הנ"ל, זכתה השאלה להתייחסות נקודתית, מפי המשנה לנשיא ת' אור. באותה פרשה תחם המשנה לנשיא את דבריו ליחס שבין חריג הטעינה והפריקה לבין ה"שימוש", המוכר על-ידי החוק, של הינתקות או נפילה של חלק מהרכב או מטענו. נפסק שם, כי "בתחרות המסויימת הזו... ידה של החזקה הממעטת על העליונה, ומכאן שלא מדובר בתאונת דרכים". ביסוד מסקנה זו עמדה, בין היתר, הסברה כי כאשר בפעולות הפריקה והטעינה עסקינן, והרכב עומד, "אין סיכון תחבורתי מובהק". תימוכין למסקנתו מצא השופט אור גם בלשון החוק, המציבה את חריג הטעינה והפריקה בהמשך אחד לריבוי של הינתקות או נפילה. "מכאן" – כך נפסק – "שבכל מקרה, סייג זה מתייחס בודאי להוראת הריבוי האמורה, המופיעה בצמוד לו באותו חלק של ההגדרה, ולכן גובר עליה".

הכרעה זו נגעה, אם כן, להתנגשות המיוחדת הזו שבין חריג הטעינה והפריקה לבין ה"שימוש" שעניינו הינתקות או נפילה של חלק מהרכב או מטענו. להתנגשות זו אכן מאפיינים מיוחדים, אותם פירט השופט אור כאמור. היום מונחת לפנינו, בטהרתה,

שאלת ההתנגשות בין שימוש מוכר, שלא נקשר ישירות, בלשון החוק, לחריג הממעט – כגון כניסה לרכב או ירידה ממנו – לבין החריג הממעט הנוגע לטעינה ופריקה כשהרכב עומד.

חריג הטעינה והפריקה

14. התייחסות מפורטת לשאלת הטעינה והפריקה הופיעה בחוק הפיצויים, לראשונה, בשנת תשנ"א, כחלק מתיקון מס' 8. עם זאת, משמעות המושג טעינה ופריקה נדונה בפסיקה הנוגעת לחוק זה, עוד קודם לכן. אכן, בפסיקה שקדמה לתיקון מס' 8, הוכרה פעולת הפריקה והטעינה כחלק מהשימוש ברכב. זאת, לא רק לפי המבחן הייעודי, שהיה נוהג אז ביחס להגדרה הבסיסית (ראו ע"א 353/83 שולמן נ' ציון חברה לביטוח בע"מ, פ"ד מב(2) 844, 869), כי אם גם לפי המבחן התחבורתי (ראו למשל ע"א 498/80 מדינת ישראל נ' קדר, פ"ד לו(1) 492, 497). התפיסה לפיה מהוות הטעינה והפריקה שימוש תחבורתי, גם כאשר הרכב עומד, נבעה מהיותן יסוד חיוני בפעולת ההובלה. "אכן, נזק גוף הנגרם בטעינה של מטען על רכב ובפריקתו ממנו, נופל לגדר המבחן התעבורתי" (פרשת עוזר הנ"ל, בעמ' 564). "תהליך הטעינה והפריקה הוא חלק אינטגרלי של הובלת המשא ממקום למקום" (פרשת קדר הנ"ל, בעמ' 497).

תיקון מס' 8 הצר את גבולות השימוש ברכב. לבד מהצבת הדרישה התחבורתית ("למטרות תחבורה") בהגדרה הבסיסית, נקבעה באותו תיקון הגדרת-משנה פרטנית למושג "השימוש ברכב מנועי". וזו לשון ההגדרה:

"שימוש ברכב מנועי" - נסיעה ברכב, כניסה לתוכו או ירידה ממנו, החנייתו, דחיפתו או גרירתו, טיפול-דרך או תיקון-דרך ברכב, שנעשה בידי המשתמש בו או בידי אדם אחר שלא במסגרת עבודתו, לרבות הידרדרות או התהפכות של הרכב או התנתקות או נפילה של חלק מהרכב או מטענו תוך כדי נסיעה וכן הינתקות או נפילה כאמור מרכב עומד או חונה, שלא תוך כדי טיפולו של אדם ברכב במסגרת עבודתו ולמעט טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד.
[ההדגשות הוספו – א' ר']

הנה כי כן, טעינה ופריקה של מטען, כאשר הרכב עומד, אינן באות בגדר "שימוש ברכב מנועי", וזאת על אף שהן מקיימות, כאמור, את המבחן התחבורתי (כמו גם את המבחן הייעודי). על התכלית החקיקתית העומדת מאחורי קביעתו של חריג הטעינה והפריקה, עמד המשנה לנשיא ת' אור, בפרשת ניר לי שיפוצים הנ"ל:

"לענייננו, המחוקק, בקובעו שפעולת טעינה או פריקה כשהרכב עומד אינה נחשבת ל"שימוש ברכב מנועי", יצא מנקודת הנחה שבפעולות אלה, כשהרכב סטאטי, אין סיכון תחבורתי מובהק. הסיכון הקיים, הוא סיכון האופייני לכלל פעולות טעינה או פריקה של מטענים. נזק שנגרם בשל התממשות סיכון שכזה, אינו אמור להיות בר פיצוי לפי חוק הפיצויים. המחוקק סבר, שאין מקום להטיל על כלל בעלי הרכב, המממנים את כלל העלויות של תשלומי הפיצויים לפי חוק הפיצויים, את עול תשלום הפיצויים בגין אותן תאונות הנגרמות עקב סיכונים הכרוכים בעבודה ושאינן נובעות מסיכונים תחבורתיים מובהקים".

עולה מן המקובץ, כי בניגוד למצב ששרר עובר לתיקון מס' 8, מונה היום החוק רשימה של דרכי שימוש ברכב – כאלה המקימים תחולה לחוק – ולצידם חריג, המוציא מגדר דרכי השימוש המוכרים, וממילא מגדר תחולת החוק, את הטעינה והפריקה כשהרכב עומד. דא עקא, שלעיתים יכול ויתקיימו באותו אירוע מספר דרכי שימוש ברכב. כל עוד מובילים אלה לאותה תוצאה עצמה – לא מתעורר קושי. אולם, מקום בו אחת מדרכי השימוש המוכרות מתקיימת במקביל לחריג הטעינה והפריקה – נוצרת, לכאורה, התנגשות בין השתיים. כך, טעינה ופריקה יכול שתיעשה במסגרת תיקון-דרך או טיפול-דרך ברכב; כך, יכול שהרכב יתדרדר או יתהפך בזמן הפריקה והטעינה; כך, יכול שבמהלך טעינה או פריקה יתקיים שימוש של כניסה לרכב או של ירידה ממנו. בכל המקרים האלה, קיימת "תחרות בזירת השימוש": רגלו האחת של האירוע מצויה בתוך תחומי החוק, והאחרת – מחוצה לו.

15. בחינה מעמיקה יותר של הסוגיה מגלה, כי לא כל ההתנגשויות בין חריג הטעינה והפריקה לבין דרכי השימוש המוכרות עשויות מעור אחד. ישנם מקרים, שבהם, על פניו, אין הדעת סובלת, שהריבוי ייסוג בפני המיעוט. כוונתי לאותם אירועים, שבהם השימוש המוכר הוא, באופן מובהק, בעל אופי עצמאי, ואיננו נספח, בבחינת סרח עודף, למעשה הטעינה או הפריקה. דוגמה טובה לכך ניתן למצוא בנסיבות, שבהן מתקיימים באירוע אחד הן חריג הטעינה והפריקה והן הריבוי של הידרדרות או התהפכות של הרכב. לגבי "דרכי שימוש" אחרונות אלה – הידרדרות או התהפכות – ברי, בדרך-כלל, כי הן נושאות אופי מובחן, ונהיר כי אף אם התרחשו בשעה שנתבצעה פריקה או טעינה, אין הן חוסות בצלה (ראו למשל י' אנגלרד, פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (עידכון משולב, תשנ"ו) 58, 80). טלו למשל מקרה שבו מועבר, במהלך פעולת פריקה, מטען כבד אל צדו האחורי של ארגז משאית, והדבר מביא להתהפכות של הרכב או להידרדרותו, או מקרה שבו שינוי בזווית ארגז המשאית לצורך פריקת משא בתפזורת גורר עימו שינוי בנקודת מרכז הכובד של המשאית והתהפכותה.

במקרים כאלו, למרות הזיקה שבין הריבוי לבין המיעוט, הרי זה הראשון הינו בעל "משקל סגולי", שדי בו כדי לקיים את דרישת החוק. מעורבותן של הפריקה או של הטעינה באירוע אינה גורעת דבר מתכלית החוק ומרצון המחוקק, להכליל במסגרת החוק את אותם מקרים של הידרדרות או התהפכות של הרכב.

במאמר מוסגר יאמר, בהקשר זה, כי הידרדרות והתהפכות אינן מדגימות כלל סוג של שימוש ברכב מנועי, ונכון היה יותר לסווגן כתוצאה של השימוש ברכב – כהתרחשות, שראוי היה לה לבוא בגדרן של החזקות החלוטות שבהגדרה הכוללת, ולא בהגדרת המשנה הנוגעת לשימוש ברכב (ראו הצעה לתיקון מס' 9 לחוק הפיצויים, משנת תשנ"א, וכן י' אנגלרד, בספרו הנ"ל, בעמ' 80). אכן, מיקומן של ההידרדרות וההתהפכות, בין כותלי הגדרת ה"שימוש ברכב מנועי", יוצר קשיים לא מבוטלים, החורגים מן הסוגיה המעסיקה אותנו כאן. כך, למשל, קשה להלום את ייחוס הדרישה של "למטרות תחבורה", למקרה של הידרדרות או התהפכות.

ואם נשוב לענייננו, ניתן להוסיף ולומר, כפי שציין כבר המשנה לנשיא ת' אור בפרשת ניר לי שיפוצים הנ"ל, כי ספק גם אם רכב מתהפך או מידרדר יכול לבוא בגדרו של מצב דברים בו "הרכב עומד", שאם לאו, אזי ממילא לא מתקיים המיעוט של טעינה ופריקה.

16. בהינתן אותן דרכי שימוש עצמאיות ובהתקיים אותן התרחשויות המוחזקות כתאונת דרכים אין, כאמור, קושי של ממש לקבוע, שהשימוש המוכר או ההתרחשות, מקימים תחולה לחוק הפיצויים, זאת אף שמתקיימים באותו אירוע גם טעינה או פריקה. מי שסבל נזק גוף כתוצאה משימוש עצמאי ברכב מנועי כמשמעותו בהגדרת המשנה שבסעיף 1 לחוק, או כתוצאה מהתרחשות המוחזקת כתאונת דרכים, בין אם זו עונה על ההגדרה הבסיסית ובין אם לאו, זכאי לפיצויים מכוח החוק. העובדה שבאותה עת עצמה נתרששו גם טעינה או פריקה אינה משנה מן הזכאות הזו ואינה גורעת ממנה. הקושי מתעורר, לכאורה, באותם מקרים בהם נדמה כי פעולת הפריקה והטעינה כורכת בתוכה את השימוש המוכר או למצער חופפת אותו. חפיפה זו היא פועל יוצא של הגדרת גבולות הפריקה והטעינה, כפי שאלה נתחמו בפסיקה אשר עיצבה את מועד תחילתן, את מועד סיומן ואת "הפעולות הנלוות" הבאות בגדרן. כאמת מידה כללית נקבע, כי בהצבת גבולות אלה ראוי להימנע מהרחבה בלתי מבוקרת של מושג הטעינה והפריקה, אולם יש להקפיד גם שלא להוציא ממושג זה, בניגוד לכוונת המחוקק, מרכיבים אינהרנטיים שלו. כך, למשל, נפסק כי פתיחת הדופן האחורית של משאית לצורך טעינת המשאית, כמו גם סגירתה עם סיום הטעינה, מהוות פעולת לוואי של

הטעינה (דברי השופט ת' אור בפרשת אלשעאר הנ"ל). עוד נפסק, כי פעולת הקיפול של בד הברזנט, שכיסה את המטען, לאחר הפריקה, עשויה להיחשב פעולה הנלווית לפריקת המטען (רע"א 2781/98 דגן נ' רונן, תק-על 98(4) 425), וכי פריסת בד הברזנט על מטען וקשירתו הן פעולות הקשורות קשר הדוק לפעולת הטעינה ומהוות חלק אינטגרלי שלה (רע"א 6223/98 שיבלי נ' הדר, חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נב(5) 381). בדיקת יציבות המטען וקשירתו – כך נקבע – מהווה "חלק אינטגרלי ובלתי נפרד מפעולת הטעינה" (פרשת ניר לי שיפוצים הנ"ל). על מהותה של פעולת הלוואי, ועל השאלה מתי באה היא בגדר חריג הטעינה והפריקה, עמדנו ברע"א 6454/99 "אריה" חברה לביטוח בע"מ נ' דואני, פ"ד נו(3) 495:

"אולם במה דברים אמורים: במקום שבו פעולת הלוואי היא חלק אינטגרלי של פעולת הטעינה, או הפריקה, וקשורה עמן בקשר הדוק. קשר זה נבחן על פי מידת הצורך בביצוע פעולת הלוואי, המידה בה מקלה אותה פעולה על הפריקה או הטעינה, סמיכות הזמנית שבין פעולת הלוואי לבין פעולת הפריקה או הטעינה, ועתים אף סמיכות המקום בו מבוצעת פעולת הלוואי למקום בו מבוצעת פעולת הפריקה או הטעינה. כך נפסק, בפרשת שיבלי, כי 'פעולות הכיסוי של המטען וקשירתו הן פעולות משלימות לפעולת הטעינה, בהיותן מיועדות להבטיח את שלמות המטען ואת יציבותו'. באותו מקרה בוצעה פעולת הכיסוי של המטען וקשירתו בסמוך לאחר הטעינתו. בפרשת אלשעאר, נקבע כי פתיחת הדופן במשאית באה כדי לאפשר את הטעינה או להקל עליה. במילים אחרות, אין להרחיב, במידה לא מבוקרת, את מושג הטעינה או הפריקה גם לפעולות הכנה הקודמות לטעינה או לפריקה או באות אחריהן (ראו: ע"א 3457/93 שרון שמואל נ' נשר, מפעלי מלט ישראלים בע"מ, פ"ד נ(4) 301)".

17. הנה-כי-כן, פעולות מסוימות מהוות "חלק אינטגרלי" של פעולת הטעינה או הפריקה, "משלימות" אותה או "מאפשרות" את ביצועה. אופיין זה מביא אותם בגדר פעולת הטעינה והפריקה עצמה. זו לא היתה "אפשרית" או "שלמה" בלעדיהם. לפיכך, חל על פעולות לוואי אלה דין הפריקה והטעינה, לאמור – הן באות בגדר החריג. וכאן מגיעים אנו אל לב-ליבו של הקושי בסוגיה שבפנינו, המתעורר, כאמור, בעת שאותן פעולת-לוואי, הן עצמן, מהוות, בה-בעת, גם שימוש מוכר על-פי החוק. מה דינן של דרכי השימוש האלה, שאינן עצמאיות אלא כרוכות בטעינה או בפריקה, ושאין מדגימות התרחשות המוחזקת כתאונת דרכים? ניתן להציע שני מודלים עיקריים לפתרון השאלה הזו. על-פי המודל הראשון, "בולע" במקרים האמורים החריג את

השימוש המוכר. מודל זה מניח, כי העובדה שפעולת-הלוואי לטעינה והפריקה מקיימת גם שימוש מוכר, אין בה כדי להחזיר את האירוע, המצוי בגדרי החריג, אל מסגרת החוק. השימוש הממעט הוא הדומיננטי באירוע, ולכן נסוג מפניו השימוש המוכר.

המודל השני מורה, כי גם במקרים הללו, די בכך שהאירוע מקיים את אחת מדרכי השימוש המוכרות, על-מנת שתקום תחולה לחוק הפיצויים. על-פי מודל זה, אין בעובדה שהאירוע מקיים גם את הוראת ההמעטה שעניינה פריקה וטעינה, כדי לאיין את נפקות קיומו המקביל של "שימוש ברכב מנועי" על-פי הגדרת החוק. מודל זה נשען על תפיסה לפיה אירוע המקיים הן את הריבוי והן את ההמעטה, מגלם בתוכו, למעשה, שתי פעולות, ומתוך שאחת מהן הוכרה במפורש על-ידי החוק כדרך של "שימוש ברכב מנועי", אין להדירה מן החוק אך משום שבמקביל נתקיימה גם פעולה אחרת, שאינה מהווה שימוש כזה.

18. המודל הראוי הוא, לדעתנו, המודל השני. הטעמים העיקריים לכך הם אלה: ראשית, לשון החוק עצמה תומכת במודל השני. אין בהגדרה של "שימוש ברכב מנועי" כל סימן או רמז לעדיפות של השימוש הממעט על-פני השימושים המוכרים. מתייחד, בהקשר זה, השימוש המוכר של הינתקות או נפילה, לגביו ניתן אולי לומר כי "... בכל מקרה, סייג זה [טעינה ופריקה] מתייחס בוודאי להוראת הריבוי האמורה [הינתקות או נפילה], המופיעה בצמוד לו באותו חלק של ההגדרה, ולכן גובר עליה" (דברי המשנה לנשיא ת' אור בפרשת ניר לי שיפוצים הנ"ל). לא ניתן לומר דברים דומים לגבי יתר דרכי השימוש המוכרות, העומדות בפני עצמן מבחינת מבנה הסעיף ולשונו. זאת ועוד, אין בסיס איתן בחוק הפיצויים להבחנה בין "דרכי שימוש" כגון הדרדרות או התהפכות, אשר איש לא יחלוק על כך שחריג הטעינה והפריקה אינו גובר עליהם, לבין דרכי השימוש המוכרות האחרות (למעט אולי הינתקות או נפילה). אלה, וגם אלה, מובחנות מחריג הטעינה והפריקה, והסעיף אינו מכפיף אותן לו.

שנית, מודל זה מתיישב עם התפיסה, שהובעה כאמור עוד בטרם נחקק תיקון מס' 8, לפיה פעולת הטעינה והפריקה היא בעלת אופי תעבורתי (פרשת קדר הנ"ל, בעמ' 497). קביעת החריג הסטטוטורי אינה גורעת מתפיסה זו ואינה משנה מאופייה התחבורתי של פעולות הפריקה והטעינה. לפיכך, אף שפעולות הטעינה והפריקה, כשהרכב עומד, אינן נמנות עם דרכי השימוש המוכרות בחוק הפיצויים, לא תתאיין נפקותן של פעולות אחרות, המהוות שימוש מוכר, אף אם נעשו בזיקה לטעינה ופריקה, שהיא עצמה שימוש תחבורתי ברכב.

שלישית, המחוקק אמנם סבר, כי הסיכון הטמון בפעולת הפריקה והטעינה, כשהרכב עומד, כשלעצמו, אין בו כדי להצדיק את החלת משטר הפיצוי של חוק הפיצויים. אולם, מקום בו מתקיים גם שימוש נוסף, מוכר, ממילא מתקיים באירוע סיכון נוסף, הנובע מאותו שימוש מוכר. לגבי סיכון אחרון זה, הביע המחוקק דעתו, מפורשות, כי יש לראות בו סיכון המקים תחולה לחוק הפיצויים. במילים אחרות: נראה כי חריג הטעינה והפריקה – כמו הוראות אחרות בחוק – בא בתגובה לפסיקה קודמת, אשר ראתה בטעינת הרכב ובפריקתו – שימוש בו. "אנחנו עברנו על כל שורת המקרים וההחלטות של בית-המשפט העליון" – כך מסביר, בכנסת, חבר-הכנסת א' לין, את דרך עבודתה של ועדת החוקה, חוק ומשפט – "קבענו עמדת ועדה וכללנו הגדרה מפורטת, הגדרה ברורה, שגם מונעת מאוד ספקות" (ד"כ 118 (תש"ן) 5057; האמרה מובאת בפרשת עוזר הנ"ל, בעמ' 552). במסגרת תיקון מס' 8 אמר המחוקק את דברו, בעניין הפריקה והטעינה, במפורש. הטעינה והפריקה כשהרכב עומד, הן עצמן, כך ביקש המחוקק להבהיר, כדי למנוע ספקות, אינן בגדר "שימוש ברכב מנועי". אולם אין כל בסיס להנחה, כי בקביעת החריג ביקש המחוקק לשלול את קיומה של תאונת דרכים, גם במקום בו מתקיימת אחת מדרכי השימוש המוכרות.

רביעית, המודל המוצע קובע כלל הכרעה ברור, אחיד, שוויוני ועקבי, המפחית מן הצורך לעסוק בשרטוט גבולות קפדני בין דרכי השימוש השונות. ממילא מתרחק מודל זה מהבחנות דקות ומלאכותיות. "אכן, עלינו להימנע מיצירתן של הבחנות דקות ודקיקות, שלא נוכל לעמוד בהן" (דברי הנשיא א' ברק בפרשת שולמן הנ"ל, בעמ' 873). נקל להעלות על הדעת מקרים רבים, שבהם אף אחד מן השימושים המתקיימים במהלך אותו אירוע לא יהיה "עצמאי" באופן מובהק, או שיהא "נבלע" באופן מובהק. יתכנו מקרי-ביניים רבים, המצויים בתחום האפור. יש לזכור, כי שאלת היקף פרישתו של חריג הטעינה והפריקה מוכרעת על-פי מבחן "החלק האינטגרלי". על-מנת לקבוע האם מדובר בפעולת לוואי שהיא חלק אינטגרלי מפעולת הטעינה או הפריקה, עלינו להביא בחשבון אמות-מידה כגון "מידת הצורך בביצוע פעולת הלוואי, המידה בה מקלה אותה פעולה על הפריקה או הטעינה, סמיכות הזמנית שבין פעולת הלוואי לבין פעולת הפריקה או הטעינה, ועתים אף סמיכות המקום בו מבוצעת פעולת הלוואי למקום בו מבוצעת פעולת הפריקה או הטעינה" (פרשת דואני הנ"ל). בהתחשב בכל אלה, ניתן לשער כי הצורך לקבוע האם השימוש המוכר מהווה, אמנם, חלק אינטגרלי מפעולת הטעינה או הפריקה, אם לאו, יגרור עמו קשיים מעשיים לא מבוטלים. יצוין, כי התכלית של הגברת הפשטות והיעילות, חשובה במיוחד כאשר מדובר בחוק הפיצויים, אשר מלכתחילה נועד להגשים תכלית זו, ועד כה עשה כן באופן חלקי בלבד.

וחמישית, נראה כי גם התכלית הסוציאלית של חוק הפיצויים, עשויה להוסיף משקולת נוספת המטה את הכף לטובת ההכרה בזכות לפיצוי, במקרי גבול. עמד על כך פרופ' אנגלרד, בציינו כי "נקודת מוצא חשובה היא המטרה הסוציאלית של מעשה החקיקה, מטרה אשר הניעה את בתי המשפט לאמץ פרשנות ליברלית לטובת נפגעים... לדעת בתי המשפט המדיניות הסוציאלית של החוק מושתתת על הרעיון של פיזור הנזק" (י' אנגלרד, פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (מהדורה שניה, תש"ן 7). אכן, כדברי הנשיא ברק, "גם לחוק סוציאלי... יש גבולות" (פרשת שולמן הנ"ל, בעמ' 858), אולם, כפי שציין הנשיא שם, והדברים יפים גם לכאן, "עניין לנו בבעיה משפטית שאין לה פתרון חד-משמעי. בנסיבות אלה... יש להעדיף פתרון המעניק פיצוי לניזוק והמפזר את המעמסה של הפיצוי על הציבור, על פני פתרון השולל ממנו פיצוי או המטיל את המעמסה על מוזיק אינדיווידואלי" (שם, בעמ' 875; על התכלית הסוציאלית של חוק הפיצויים, ראו עוד ע"א 326/80 טואעד נ' טאהא, פ"ד לה(3) 197, 204; ע"א 8535/01 גנאדי ליפשיץ נ' מדינת ישראל - משרד הבריאות, פ"ד נז(6) 656; ע"א 483/84 קרנית, קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' אברהם עוזי, פ"ד מא(4) 754, 761).

מכל הטעמים האלה, סבורני כי מן הראוי לאמץ את המודל, לפיו מקום בו ניתן לשייך אירוע אחד למספר קטגוריות בהגדרת השימוש, כאשר על-פי אחת מהן מהווה הפעולה "שימוש" ועל-פי האחרת – לאו, תקום לנפגע זכאות על-פי חוק הפיצויים (ובלבד, כמובן, שמתקיימות יתר הדרישות המנויות בחוק זה).

התחרות בין השימוש של כניסה לרכב או ירידה ממנו לבין חריג הטעינה והפריקה

19. ניתן לצאת מתוך ההנחה, כי האירועים נשוא הערעורים שבפנינו מקיימים את חריג הטעינה והפריקה. משפורש חריג זה ככולל, דרך משל, את הפעולה של פתיחת הדופן האחורית של משאית לצורך טעינתה, כמו גם את פעולת סגירת הדופן עם סיום הטעינה (פרשת אלשעאר הנ"ל), ניתן להניח כי גם פעולה של עלייה למשאית או ירידה ממנה, לצורך טעינה ופריקה, עשויים להיחשב פעולות-לוואי של הטעינה והפריקה. זאת, מקום בו נועדו הפעולות האלה לאפשר, להקל או להשלים את מלאכת הטעינה והפריקה שטרם נסתיימה. ודוק: מצבי הכניסה והירידה אינם עשויים מקשה אחת, לעניין זה. לא הרי אדם היושב ברכב פרטי ויורד ממנו בתום הנסיעה תוך שהוא "פורק" סל מצרכים המצוי במושב שלידו, כהרי אדם היורד דרך הפתח האחורי של משאית ועל גבו מטען. במקרה השני יקל יותר לראות בירידה מן הרכב כ"חלק אינטגרלי" מפעולת הפריקה. דוגמאות אלה, הנמצאות בשוליים, אך מדגישות את הקושי שעלול היה

להיווצר במקרים המצויים בתוֹך, לו בחרנו במודל הראשון, שעל-פיו אין השימוש המוכר, שהוא גם חלק אינטגרלי מהפריקה או הטעינה, בא בגדר החוק. אלא שכמתואר לעיל, מייתר המודל השני קושי זה, בקובעו כי השימוש המוכר – כניסה לרכב או יציאה ממנו – די בו כדי להביא את המקרה בגדר חוק הפיזיים. על-פי מודל זה, גם אם נראה בפעולת העלייה לרכב או הירידה ממנו, כפי שהתרחשה בערעורים שבפנינו, כפעולת לוואי הקשורה בזיקה הדוקה לטעינה או לפריקה, גם אז, לא תישלל תחולת החוק.

20. מעבר לצריך יצוין, כי בעניינו של פארס נתקיים ככל הנראה שימוש מוכר עצמאי, לאמור – "טיפול-דרך או תיקון-דרך ברכב, שנעשה בידי המשתמש בו או בידי אדם אחר שלא במסגרת עבודתו". בהקשר זה ראוי להפנות לרע"א 1300/00 הפניקס הישראלי חברה לביטוח נ' סימון כהן, תק-על 2000(3) 367, שם נדון עניינו של אדם, שנהג במיכלית המובילה דלק, אשר לה פתחים עליונים, דרכם מוזרם לתוכה דלק, ופתחים תחתונים, דרכם מוצא ממנה הדלק. בתום יום העבודה עצר הנהג את המיכלית, על מנת לרוקן שאריות דלק שנותרו בה, ומשסיים המשיך בנסיעה, אלא שאז נזכר כי לא נעל את פתחי המילוי העליונים במיכלית. בשל חששו כי המכסים של הפתחים ישמטו ממקומם במהלך הנסיעה, עצר את המיכלית, וטיפס אל הפתחים העליונים כדי לנעול אותם. בעת שעשה כן, הוא החליק ונפל. וכך פסקנו שם:

בעת שבוצעה פעולת הנעילה של פתחי המילוי ברכב, לא נתבצעה בו פעולה של טעינה או של פריקה. אכן, פעולות לוואי הקודמות לפעולת הטעינה או הפריקה, ופעולות לוואי הבאות לסיים את פעולת הטעינה או הפריקה, עשויות לבוא בגדרו של שימוש זה... בעניינו לא נועדה פעולת הנעילה של הפתחים העליונים במיכלית הדלק לסיים את פעולת הריקון של שאריות הדלק מן המיכלים, כשם שלא באה להשלים את פעולת מילוי המיכלים. נעילת המכסים לא נתלוותה למילוי הדלק או לריקונו. המשיב נקט בפעולה זו רק לאחר שנתעורר בלבו, במהלך הנסיעה, החשש כי עשוי להיגרם סיכון לאחרים אם ימשיך בנסיעה ואם כתוצאה מכך המכסים, שהם חלק אינטגרלי של הרכב, ינתקו ויפלו. בית המשפט השלום ובית המשפט המחוזי ראו בפעולה זו משום "תיקון דרך". בנסיבות המקרה, יתכן שראוי לראות בכך "טיפול דרך" דווקא - אלא שבשוני זה אין, כמובן, כדי לשנות מן התוצאה.

באותה פרשה קבענו, כי הטיפול שבוצע ברכב היה טיפול-דרך, מתוך שנועד הוא למנוע או להקטין את הסיכון התעבורתי, והוא בוצע אגב הנסיעה או לצורך

המשכה המיידית (ראו שם, וכן י' אנגלרד, פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (עדכון משולב, תשנ"ו) 76). הצורך לבדוק אם המכסים במיכלי המילוי ברכב נעולים נגלה שם לנהג במהלך הנסיעה, ועצירתו את הרכב באה כדי לאפשר לו לבצע את הטיפול הדרוש, ועל מנת לסלק את הסיכון שהיה כרוך בהמשך הנסיעה. דברים דומים ניתן לומר גם בענייננו – לפי קביעתו של בית המשפט קמא, פארס החל בנסיעה אל מחוץ למתקן הטעינה, וכעבור 200-300 מטרים נזכר כי עליו לסגור את הדלתות. זאת ביקש לעשות, על-מנת למנוע, בין היתר, סיכון תעבורתי. גם על-פי המודל הראשון היינו קובעים, בנסיבות המקרה הזה, כי מדובר בטיפול-דרך, שנעשה על-ידי המשתמש ברכב, ושאינו כרוך בטעינה שקדמה לו. מסקנתנו היתה, אפוא, גם אילו נקטנו במודל הראשון, כי מדובר ב"שימוש ברכב מנועי" כהגדרתו בחוק. המודל השני פוטר אותנו מלהשליך ייבנו על ההבחנות הדקות האלה.

21. התוצאה היא, שבענייננו נגרם הן ליעקב, הן לפארס, נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי. שימוש זה היה למטרות תחבורה. מכאן, שחוק הפיצויים חל על שני המקרים נשוא ענייננו. יש על כן לקבל את הערעורים, לבטל את פסקי הדין של בית המשפט קמא, ולהחזיר את הדיון לערכאות המבררות, לצורך המשך ההליכים.

חברת הביטוח סהר תישא בהוצאות ובשכר טרחת עורך-הדין של יעקב ושל אוסם, בסכום של 10,000 ש"ח לכל אחד מהם. הוצאותיהם ושכר טרחת עורך-דינם של המערערים בע"א 8071/03, בסך כולל של 10,000 ש"ח, ישולמו על-ידי המשיב 3.

ש ו פ ט

הנשיא א' ברק:

מסכים אני לקביעתו של חברי השופט א' ריבלין, כי האירועים הנדונים נופלים לגדר חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה-1975 (להלן – חוק הפיצויים). לפיכך מצטרף אני למסקנתו בדבר קבלת הערעורים.

1. ערעורים אלה ממחישים בצורה חדה את הקשיים הכרוכים ביישום ההגדרות הקבועות בסעיף 1 לחוק הפיצויים. זוהי אך דוגמא לתקלה אחת מני רבות, תקלות שמקורן בטכניקת הניסוח של ההגדרות, בהעדר שיטתיות וקוהרנטיות ובמגמות

הסותרות בתוך החוק. עם קשיים ותקלות אלה נאלצים בתי המשפט להתמודד באופן יומיומי בדונם בתביעות לפי חוק הפיצויים.

2. בנוסחו המקורי של חוק הפיצויים נכללה הגדרה כללית ועמומה למונח "תאונת דרכים", בזו הלשון: "מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי, בין בנסיעת הרכב ובין בעמידתו". בשנת 1983 תוקנה הגדרת המונח "רכב" והוכנס בה היסוד התעבורתי. הגדרות אלה הציבו שורה של בעיות משפטיות מורכבות, אשר הובאו עם הזמן לפתחו של בית משפט זה. תחילה, ניסה בית המשפט לפתור בעיות נקודתיות, בלא להתוות עקרונות כלליים. בהמשך, עם הצטברות הנסיון השיפוטי מהפעלת החוק, נקבעו אמות מידה כלליות באשר למובנו של הדיבור "תאונת דרכים" (ראו, ע"א 358/83 שולמן ואח' נ' ציון חברה לבטוח בע"מ, פ"ד מב(2) 844 (להלן – פרשת שולמן)). בפרשת שולמן עמדנו על הצורך להימנע מהבחנות קשות שלא ניתן לעמוד בהן, כדי לאפשר הפעלה וודאית ובטוחה של החוק. שאפנו להגיע, עד כמה שאפשר, ל"פתרון פשוט, שניתן יהא להפעילו בקלות יחסית, בלא שיהא צורך ליצור הבחנות דקות ודקיקות, השוללות כל ביטחון משפטי, והמתרחקות מהתמונה הכוללת (שם, בעמ' 855). חיפשנו מבחן כללי וגמיש שיסייע בפתרון של הבעיות הקשות העולות במסגרת החוק. נקטנו ב"מבחן ייעודי" לפיו שימוש ברכב משמעו פעולה של הרכב או פעולה ברכב הקשורה לייעודו הרגיל והטבעי של הרכב, לרבות פעולות נלוות הקשורות בהפעלת הרכב.

3. בשנת 1990, במסגרת תיקון מס' 8 לחוק, הוכנסו שינויים מהותיים בהגדרה של "תאונת דרכים" ונוספה לחוק הגדרה חדשה של "שימוש ברכב מנועי". תיקון מס' 8 שינה באופן משמעותי את המשטר שנתגבש מאז תיקון 1983 ו"המבחן הייעודי" המאפיין אותו. התיקון החדש נועד לצמצם את תחולת חוק הפיצויים, תוך אימוץ תורת "המבחן התעבורתי" (הצעות חוק תש"ן, בעמ' 32). התיקון נועד גם להביא לבהירות באשר לגדרי החוק, כדי למנוע התדיינויות מיותרות בנושא (שם, בעמ' 33). מטרה זו לא הושגה. אי הבהירות גברה. הדבר נעוץ, בין היתר, בכך שאימוץ המבחן התעבורתי תחת המבחן הייעודי לא היה עיקבי. המחקק קבע רשימה קזואיסטית של מצבים, שיש לראותם כשימוש ברכב מנועי, ורשימה קזואיסטית נוספת של מצבים שאין לראותם ככך. מצבים אלה, בחלקם, אינן מתיישבים עם המבחן התעבורתי. כך למשל, טעינה ופריקה מרכב עומד – הנחשבות כחלק מן הסיכון התעבורתי – הוצאו מתחולת החוק. בכך שונה מיסודו המצב המשפטי לעניין טעינה ופריקה (י' אנגלרד, פיצויים לנפגעי תאונות דרכים – עידכון משולב תשנ"ו (ירושלים, 1996) 55). על הבעייתיות המובנית של תיקון מס' 8 לחוק עמדתי באחת הפרשות:

אכן, תיקון מס' 8 אינו משקף מדיניות משפטית קוהרנטית ועקבית. אין בו תפיסה מגובשת, לא לעניין קבלת המבחן התעבורתי ולא לעניין דחיית המבחן הייעודי. המצבים המיוחדים, שבהם אומץ המבחן הייעודי, אינם מבוססים על הרמוניה פנימית ואינם משקפים מדיניות משפטית אחידה" (רע"א 8061/95 עוזר נ' אררט חברה לביטוח בע"מ ואח', פ"ד נ(3) 532, 553 ראו גם אנגלרד, שם, בעמ' 48-50; מ' צלטנר "הגדרת ה'שימוש ברכב' – עצירת הסחף" הפרקליט מ (תשנ"א-נ"ג) 168; א' ריבלין, תאונות דרכים (מהדורה שלישית, תש"ס-1999) 109-111).

4. הקשיים הפרשניים בחוק אינם נעוצים אך במגמות הסותרות בתוך החוק ובחוסר שיטתיות וקוהרנטיות. קשיים פרשניים רבים מתעוררים בשל טכניקת החקיקה המסורבלת, הלשון הסתומה לעיתים, הניסוח הפגום וקשיי התחביר (ראו, למשל, רע"א 9332/99 קנאפו נ' מגדל חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ(2) 808). התקלות שנפלו בתוצר הסופי של תיקון מס' 8 לא נעלמו גם מעיני המחוקק. ואמנם, בתוך זמן קצר הוגשה הצעת חוק נוספת שבאה לתקן את התיקון, הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 9), התשנ"א-1991 (הצעות חוק 2030, בעמ' 123). אולם דרכה של הצעת חוק זו לא צלחה עד היום, וספק בעיני אם היא תסיר את חוסר הוודאות הטמון בניסוחו של חוק הפיצויים.

5. על בתי המשפט ועל ציבור המתדיינים נגזר, איפוא, להתמודד עם אי הבהירות באשר למונח "תאונת דרכים". נגזר עליהם להתמודד עם חוק שאין בו כללים ברורים והמהווה מקור למחלוקות רבות ומגוונות. אנו, השופטים, עשינו כמיטב יכולתנו לקבוע, באמצעות הפרשנות השיפוטית, את היקף תחולתו של החוק על פי ההגדרות הקבועות בו (פרשת עוזר; ע"א 6000/93 עד' קאוסמה נ' דג'בי ואח', פ"ד נ(3) 661; ע"א 4469/95 דראושה נ' אררט חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ(3) 475; ע"א 5847/96 חברה ישראלית לקירור והספקה בע"מ נ' טובח ואח', פ"ד נ(3) 819). כפרשנים נאמנים, שאפנו ליתן ביטוי לתכלית החוק ולגבש מתווים פרשניים מנחים להפעלתו. אולם, נוכח הליקויים הקשים בחוק, התקשנו לשרטט קווים מנחים ליישום הדין על מגוון המקרים המגיעים להכרעה שיפוטית.

5. לכן, חרף המאמץ השיפוטי, תיקון מס' 8 מוסיף עד היום לעורר קשיי פרשנות ניכרים. לבתי המשפט מוגשות תביעות שעניינן תחימת גדרי החוק. ההתלבטות סביב הכללת אירועים תחת המונח "תאונת דרכים" מתעוררת חדשות לבקרים. הקשיים

האופייניים הם תאום בין ההגדרות השונות ותיחום החזקות המרבות והממעטות. על קשיים מסוג זה עמדתי בפרשת דראושה. הדוגמא ההיפותטית שהזכרתי שם הובאה להכרעתנו במקרה הנדון. וכך כתבתי שם:

"קשיים ניכרים מתעוררים באותם מצבים שבהם תאונה פלונית נופלת לגדר שתי פעולות שונות הנזכרות בהגדרת 'שימוש', כאשר על-פי אחת מהן הפעלה מהווה 'שימוש' ועל-פי האחרת היא אינה מהווה 'שימוש'. טול המקרה שבו נפגע אדם אגב כניסה לרכב או אגב ירידה ממנו לצורכי טעינה או פריקה. האם תאונה זו היא 'שימוש' ברכב שכן נזק הגוף נגרם אגב ה'כניסה' או ה'ירידה', ואלו נקבעו במפורש כמצבים של 'שימוש'? או שמא נאמר כי תאונה זו אינה בגדר 'שימוש', שכן היא נגרמה אגב 'טעינתו של מטען או פריקתו' ואלה הוצאו במפורש מגדר ה'שימוש'? (פרשת דראושה, שם, בעמ' 481).

6. הקשיים סביב תחולת החוק אינם רק פרי נחלתם של מקרים מיוחדים או גבוליים. אירועים רבים, יומיומיים, נתפסים על ידי הוראות מנוגדות. לעיתים, גם על נסיבות הנראות פשוטות לכאורה "מטיל חוק הפיצויים את אורו הסבוך ויוצר צל ענק" (השופט א' ריבלין ברע"א 6454/99 אריה חברה לביטוח בע"מ נ' דואני, פ"ד נו(3) 495). החוק מתקשה לתת פתרון חד משמעי גם למקרים הרגילים והפשוטים, המתרחשים כעניין שבשגרה. למעשה, בכל מערכת עובדתית נתונה נדרשת בחינה פרטנית ומדוקדקת של מערכת ההגדרות. שיטת ההגדרות בה נקט המחוקק מאלצת את בתי המשפט להפעיל הבחנות דקות ביותר. נוצרו הבחנות במקרים בהם אין הבדל ממשי, והאיבחון אינו אלא מלאכותי. הבחנות אלה חותרות תחת הוודאות הראויה ביישומן של החוק. בהקשר זה כתב השופט חשין: "מה נעשה והתרחקנו מן הלשון, והשכל הישר שעיימנו גוזר עצמו מהגדרות מלאכותיות שהקשר ביניהן לבין חיי היומיום הוא רופף ורחוק" (רע"א 6779/97 מנופי יהודה בע"מ נ' מזל – עבודות מתכת, פ"ד נו(1) 721, 731). ובמקום אחר הוא ציין: "בענייננו שלנו – לעת פירושה של 'תאונת דרכים' – מאבדים אנו את חוש-החושים, את האינטואיציה המושכלת, את התחושה השיפוטית המלווה אותנו לעת שאנו מכריעים בדין, בין אם מכריעים אנו בגורלו של אדם ובין אם מכריעים אנו בנושא כספי מן-המניין" (ע"א 1109/00 מזרחי נ' מנורה חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נו(2) 49).

7. ההסדר המיוחד של חוק הפיצויים ביקש ליצור משטר פשוט, יעיל וברור, אשר יבטיח פיצוי מהיר לנפגעים בתאונות דרכים. בהטילו אחריות "מוחלטת ומלאה" כלפי

הנפגע, ביקש המחוקק ליצור מנגנון מהיר לבירור הזכאות לפיצויים ולהערכת שיעורם. החוק בא להקטין את הצורך בהתדיינויות משפטיות סבוכות באשר לעצם האחריות, שהיו מנת חלקם של התובעים מכוח פקודת הנזיקין. מאז הוחק חוק הפיצויים חלפו כשלושים שנה. מתוך הנסיון המצטבר מהפעלתו מצטיירת תמונה עגומה. התקווה כי חוק הפיצויים ייצור משטר פשוט, ברור ויעיל לא התממשה. רבים מן הנפגעים נאלצים גם היום לנהל מאבקים משפטיים ממושכים ויקרים. מחלוקות באשר לתחולת החוק מתעוררות במקרים רבים, רבים מדי, בבית המשפט השונים. על סעיף ההגדרות ניתנו כבר מאות פסקי דין. זהו מצב בלתי ראוי.

8. המצב אליו נקלע חוק הפיצויים היה צפוי. באחד מפסקי הדין הראשונים שפרשו את חוק הפיצויים כתבתי:

”נראה לי, כי מדיניות משפטית בריאה צריכה להמנע מיצירתן של הבחנות דקות ודקיקות, המונעות כל בטחון משפטי והמטילות ספק באשר להחלטתו העתידה של בית המשפט. כך הדבר בדרך כלל, כך הוא בוודאי המצב בתחום כשלנו, שהוא בעל חשיבות מעשית רבה, ואשר, מיגוון האפשרויות האקטואליות עולה תמיד על כל דמיון” (ע”א 326/80 סואעד נ’ טאהא, פ”ד לה (3) 197, 203).

דומה, כי מן הראוי הוא שהמחוקק ייתן דעתו מחדש להגדרתה של “תאונת דרכים” וכי מן הראוי הוא שתקבע הגדרה שתביא צדק, בטחון וודאות במשפט.

ה נ ש י א

השופט א' רובינשטיין:

א. מקובלת עלי חוות דעתו מאירת העיניים של חברי השופט ריבלין. אטול חרות לעצמי להוסיף, כי לא בראשונה, לא בשניה ולא בשלישית מתייסר בית משפט זה בפרשנות הגדרותיו המורכבות והמסובכות - בלשון המעטה שבהמעטה - של סעיף 1 לחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל”ה-1975. הפסיקה בתחום זה, בכל בתי המשפט לדרגותיהם, לא היתה מביישת את המפלפלים בפרשנות סוגיות תלמודיות מן הקשות ביותר. דא עקא, שאין המדובר בחוק צדדי ואזוטרי שיישומו בא לפני בתי המשפט אחת לשמיטה, אלא בחוק מן הפעילים ביותר בבתי המשפט כולם, באלפי

תיקים, שבחברה עתירת רכבים אין מנוס מעיסוק בו, למרבה הצער. יקצר המצע המשתרע לוא ביקשנו לתאר את המקרים שבהם מעוררת פרשנות סעיף 1 שאלות משפטיות סבוכות, שעם כל הרצון לפשטן מגיעות הן השכם והערב אל סתירות מיניה וביה, אל דקויות מכל דק ואל קזואיסטיקה שבהכרח. פסקי הדין הנערמים והספרות המתלווה אליהם, שפעמים בטרם יבש צבע הדפוס כבר באה עת עדכונה, מעידים כמאה עדים על הצורך בשינוי מצב זה. זהו כמובן עניין למחוקק לענות בו. אין פתרון "פשטני" להגדרתה של תאונת דרכים ולהגדרתו של שימוש ברכב. כל עוד המצב בעינו, וחברי הצביע על הקשיים בגיזרה המסוימת שבתוכה מתוחמים התיקים נשואי הערעור, אין מנוס מפרשנות שבפרשנות, ואני מסכים הן להנמקה והן לתוצאה שבחוות דעת חברי.

ב. על המשפט העברי, נזיקין ופגעי הדרך

(1) אגב אורחא אציין, כי נושא תאונות הדרכים, התופס חלק ניכר מן העיסוק המשפטי בנזיקין בעידנים האחרונים, מאז היה הרכב המנועי למרכיב מרכזי בחיי החברה האנושית, לא זכה ככזה לעיסוק נרחב בין חכמי המשפט העברי בדורות אלה. זאת, משיש לדונו במשקפי דיני הנזיקין הכלליים, ושנית, במדינת ישראל נתקבלה בחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975, תפיסת האחריות המוחלטת, שייתרה את הדיון המייגע אשר איפיין עד חקיקתו את ההתדיינות בנושאי תאונות דרכים, האם פלוני או שמא אלמוני או האחראי, ומה היקף האחריות. במהותו מצוי הנושא בבתי המשפט האזרחיים, וההתדיינות נוגעת ברובה לגובה הנזק, למעט הנושאים שבשולי סוגיית האחריות, כמו עניין הפריקה והטעינה כחריג שבפנינו, או מקרים שבהם ביקש המחוקק להסיר את האחריות המוחלטת.

(2) פריקה וטעינה במשפט העברי מצויות בגזרה משפטית אחרת מזו שבדיני תאונות הדרכים. עניינן חובתו של אדם לסייע לזולת על ידי פריקת בהמתו הנושאת משא או טעינתה. "כי תראה חמור שנאך רובץ תחת משאו וחדלת מעזב לו עזב תעזב עמו" (שמות כ"ג ה'), וכביאור רש"י שם "וחדלת" - "בתמיהה", קרי כלום תחדל; עזב תעזב - "עזיבה זו לשון עזרה", ומהי העזרה "לפרק המשא". ואכן בהלכה הוקדש לכך סימן בשולחן ערוך חושן משפט (סימן ער"ב), ועניינו הלכות פריקה וטעינה ודין הולכי דרכים, והדין היסודי (שם סעיף א') הוא "מי שפגע (פגש - א"ר) בחברו בדרך ובהמתו רובצת תחת משאה ... הרי זה מצווה לפרוק מעליה...". במרוצת השנים, עם ההתפתחות הטכנולוגית, קיבלה מצוות "פריקה וטעינה" פנים חדשות. בסוף המאה הי"ט פסק ר' יחיאל מיכל אפשטיין בעל ערוך השולחן (רוסיה, המאות הי"ט-הכ'), כי מצווה זו

מחייבת לסייע לעגלון ששקעה עגלתו בכוח, או שנשבר אופן עגלתו, ואף ללוותו לדרכו לאחר התיקון כדי להבטיח שהדברים כתקנם (ערוך השולחן, חושן משפט רע"ב, ח'). זה היה הווי אזורי רוסיה הלבנה לעת ההיא. בזמנים מודרניים יותר נקבע, כי מצווה זו מחייבת לסייע לנהג שרכבו נתקע בשולי הדרך, הן סיוע טכני והן סיוע של עידוד (ראו הרב עובדיה יוסף, שו"ת יחוה דעה, חלק ה' סימן ס"ד, רצ"ט, ש"ב). יצויין, כי הפריקה מצוותה בחינם, והטעינה - בשכר (סעיף ו'). אמנם, במישור הפיסי הרי זו פעולת הפריקה והטעינה בה עסקינן; במישור המשפטי, בניגוד לדין העברי, המדובר בעניינינו בנגזרת של תאונות הדרכים, קרי אימתי חדלה האחריות המוחלטת ועוברים אנו לדין הנזיקין הרגיל החל, לכאורה, בענייני פריקה וטעינה, לפי ס' 1 לחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים. על הרעיון שביסוד דיני פריקה וטעינה במשפט העברי, כ"סניף" של מצוות השבת אבידה, והחובה לעשות להצלת רכושו של הזולת, ראו משה זילברג, כך דרכו של תלמוד, 110 הערה 51.

(3) באחד הדיונים בכנסת בראשית ימי המדינה אמר ח"כ זרח ורהפטיג "בענייני נזקים תמיד מתנגשים שני צדדים: היושב ליד ההגה חושב שההולכים בדרכים חייבים להיזהר מפניו ולדעת איך לעבור את הרחוב, "איבעי ליה לעיוני ומיזל", אבל במשפט העברי המקורי אנחנו פוסקים לפי הכלל "יותר ייזהר שלא יזיק משלא יוזק" - מי שיושב ליד ההגה צריך להיזהר שלא להזיק יותר מאשר צריכים להיזהר אנשים או ילדים העוברים ברחוב" (דברי הכנסת כרך 51, 1458, מובא אצל נ' רקובר, המשפט העברי בחקיקת הכנסת, ב' 1225). ואכן, יש מקום לעיין בנושא במקצת על דרך האנלוגיה.

ד. גישת המשפט העברי לאירועי הדרך מוצאת ביטוייה הראשוני במשנה בבא קמא (פרק ג' משנה א'). "המניח את הכד ברשות הרבים ובא אחר ונתקל בה ושברה פטור (השובר - א"ר) ואם הוזק בה בעל החבית חייב בנזקו". הטעם לפטור למהלך בדרך השובר כלים דרך הילוכו הוא, כהסבר הגמרא (בבלי בבא קמא כ"ז ע"ב) "אמר ליה ר' אבא לרב אשי, הכי אמרי במערבא משמיה דר' אלעאי (כך אומרים בארץ ישראל בשם ר' אלעאי - א"ר) לפי שאין דרכן של בני אדם להתבונן בדרכים". משפט אחרון זה - ומשפט מפתח הוא - מסביר רש"י "... ודקשיא לך איבעי ליה עיוני ומיזל (ושקשה לך, היה עליו לעיין בדרכו וללכת - א"ר), אין דרך בני אדם להתבונן בדרכים", ולפיכך בעל הכלים חייב בנזקי הנתקל (למעט אם זה שבר במזיד). בעלי התוספות מציינים (שם, דיבור המתחיל "אמאי פטור, איבעי ליה לעיוני") - שאין שואלים מדוע חייב בעל החבית בנזקי ההולך בנימוק שהיה עליו להתבונן "דיותר יש לו לשמור שלא יזיק משלא יוזק", חובתו של אדם יותר לשמור שלא להזיק מאשר שלא להינזק, וראו גם

תוספות שם, כ"ג ע"א דיבור המתחיל "ולייחייב בעל הגחלת", כלומר, זו אחריות בעל החבית שהונחה בדרך שלא להזיק באמצעותה. גישה זו, בעיני, עשויה לתאם תפיסה מרחיבה של אחריות המוטלת על השמים "מכשולים" בדרך, קרי, בעלי הרכבים, כלפי המצויים בדרכים. השובר את הכד דרך הילוכו פטור, כי את המכשול הניח בעל הכלי (אלא אם כן - כאמור - שבר במזיד). וכדברי בעל נימוקי יוסף (ספרד, המאה הי"ד). "אין דרכם של בני אדם להתבונן, משום דאדם בעל מחשבות הוא ואגב טרדא דליביה לאו אורחיה לעיוני ומיזל (ואגב טרדת לבו אין זו דרכו לעיין בלכתו - א"ר), דדווקא נתקל שלא עיין הוא דאמר דפטור (דווקא לגבי מי שנתקל ולא התבונן פטור - א"ר) ... הא ידע ושבר (הרי אם ידע ושבר - א"ר) חייב אף על גב שחברו הניח כדו שלא ברשות, וכגון שלא מילא (חברו - א"ר) רוחב הדרך כדי ... שהרי יש לו (להולך הרגל - א"ר) מקום לעבור, ואין צורך לשבר כדו של חברו". ר' מנחם המאירי (פרובאנס, המאה הי"ג) מסביר עוד בפירושו שם: "אדם (בניגוד לשור - א"ר) מרובה במחשבות מצד שכלו ואינו מתבונן בדרכים, ואם כן כשנתקל אינו פושע ופוטרינ אותו ומחייבים את המניח (מי שהניח כלי בדרך - א"ר), שכל שנזדמנו שני גורמים בהיזק שעל כל אחד יש לך מביא (טעם, גורם - א"ר) לחייבו, אנו רואים איזה ראוי לחייבו יותר ופוטרינ את האחר, וכן בזו, המניח ראוי לחייבו יותר ופוטרינ את הנתקל". בלשון ימינו, בודקים מי נושא בעיקר הרשלנות ואותו מחייבים ופוטרים את זולתו.

ה. בהלכה (רמב"ם נזיקין, נזקי ממון פרק י"ג הלכה ה') נפסק "המניח את הכד ברשות הרבים והלך (המהלך) ונתקל בה ושברה, פטור, לפי שאין דרך בני אדם להתבונן בדרך כשהן מהלכים, ואם הוזק בה, הרי בעל הכד חייב בנזקיו...". כך גם בשולחן ערוך, חושן משפט, תי"ב, א'.

ו. אך הדיין הרב צבי יהודה בן יעקב, משפטי ליעקב ד', סימן כ"ב (עמ' ש"כ) העוסק בענייני נזקי ממון בתאונות דרכים, רואה את הנוהג ברכב כזה המהלך בדרך, ובא להבחין בינו לבין הדין האמור כדי שלא יטעו ויסברו שדין זה מכוון אליו "והנראה בזה דכל דינו של ר' אלעאי שאין דרכם של בני אדם להתבונן בדרכים היינו דווקא במקום שצריך התבוננות במחשבה, שאדם שהוא בעל מחשבה ועיניו למעלה אינו מתבונן ואינו רואה אותם, כגון בכד או בחבית קטנה או בור ותקלה כאבנו, סכיני ומשאו, ובכל דבר שכדי לראותו צריך התבוננות, אבל דבר גדול הנראה לעין כל אף ללא התבוננות במחשבה יתרה, לא שייך לומר שאין דרכם של בני אדם להתבונן...". (עמ' שכ"ד) לכן לדעתו על הנוהג במכונית להתבונן, ואינו נכנס בגדר הכלל של "אין דרכם"; אך אודה, כי בעיני מתאים הכלל של "אין דרכם" במיוחד להולך ברגל, ולא

לנוהג ברכב, שעליו מוטלת חובת זהירות מיוחדת. הרב עובדיה יוסף בעל שו"ת יחוה דעת (ה', ט"ז) מציין כי הגורם לאבדן נפש מתוך אי ציות לחוקי התנועה "שגגתו עולה זדון", והוא מצטט את שו"ת הרא"ש (רבנו אשר, אשכנז-ספרד, המאות הי"ג-ה"ד), כלל ק"א סימן ה', שלפיו "(ש)הרוכב על סוס אין לו רשות לרוץ (להחיש את דהרת הסוס - א"ר) במקום שבני אדם רוכבים או הולכים שמא לא יוכל לעמוד כשירצה בכך ואם הזיק פושע הוא ומזיק בגופו הוא"; ומוסיף בעל יחוה דעת "וכל שכן הנוהג ברכב במהירות מופרזת, שהסכנה הרבה יותר רצינית, שאין באפשרותו לעצור המכונית מיד כשירצה, אשר אם עבר ורמס וטרף ואין מציל ... ומי שלא נזהר לנהוג במתינות כראוי, נחשב הדבר לפשיעה, וקרוב למזיד הוא".

ד. (1) במעגל רחב יותר אוסיף, כי ככלל התפיסה של אי גרימת נזק לזולת חוזרת כחוט השני בדין העברי: "מרחיקין את גורן קבוע מהעיר חמישים אמה, כדי שלא יוליך הרוח התבן בעת שזורה ויזיק לבני העיר, וכן לא יעשה אדם גורן קבוע בתוך שלו, אלא אם כן היה לו חמישים אמה לכל רוח, כדי שלא יזיק התבן לנטיעת חברו או לנירו" (שולחן ערוך חושן משפט קנ"ה כ"ב).

(2) ובדומה: "גמל שהוא טעון פשתן, ועבר ברשות הרבים ונכנס פשתנו לתוך החנות ודלקה בנרו של חנווני והדליק את כל הבירה (בניין - א"ר) בעל הגמל חייב ... ואם הניח החנווני נרו מבחוץ, הוא חייב לשלם אף דמי הפשתן לבעל הגמל, ואפילו הוא נר חנוכה, שהיה לו לישיב ולשמור שלא יזיק" (שולחן ערוך חושן משפט, נזקי ממון, תי"ח י"ב). אף ברץ לצורך מצווה של שבת "לא פטרוהו מההיזק כי אם לפנות ערב, שהזמן צריך ואין לו פנאי לעיין ולשמור את עצמו בעת הריצה שלא יזיק" (משנה ברורה בביאור הלכה סימן ר"נ, דיבור המתחיל ישכים בבוקר). בנזק רחוק יותר, שלפי ההלכה (ראו להלן) פטורים בו מתשלום, מסכמת האנציקלופדיה התלמודית את הסוגיה באמירה, כי חייב אדם להרחיק דברים הגורמים נזק לחברו, אפילו כשעושה אותם ברשותו, ואף על פי שהמדובר בדברים שגם אם יזיקו יהיה פטור מלשלם, כיוון שגרמא (נזק עקיף - א"ר) בנזיקין פטור; פטור - אבל אסור (ערך הרחקת נזיקין, כרך י', תרכ"ח). האיסור במקום של פטור מבטא חובה מוסרית. זו עשויה אולי להיתרגם ברבות הימים לחובה משפטית (ראו, בהקשרים שונים, בעניין חובות מעין-משפטיות כגון לפנים משורת הדין, אצל משה זילברג, "משפט ויושר", כך דרכו של תלמוד, 97 ואילך).

ה. שאלות אלה, כשאלות תאונות הדרכים, מעוררות סוגיות החורגות מענייננו, ועניינן דיני הנזיקין העקיפים בדין העברי, הנחלקים לקטגוריות ושמן גרמא וגרמי.

גרמא הוא מעשה שגרם נזק בעקיפין, שבו פטור המזיק מתשלומין גם מדרכבן; גרמי הוא נזק עקיף שבא עם עשיית הפעולה וכתוצאה ישירה ממנה, ויש ודאות לבוא הנזק מחמת המעשה (הרב א' שינפלד, נזיקין, בסדרה חוק לישראל בעריכת נ' רקובר, 60-59; ראו גם הרב ל"י היילפרין, מעשה וגרמא בהלכה; הרב א' ליכטנשטיין, דינא דגרמי, א' גולאק, יסודי המשפט העברי, ד', 205-208). בחלק מן המקרים הללו חל כאמור דין "פטור אבל אסור"; בחלקם נאמר, כי המזיק פטור מידי אדם, וחייב בדיני שמים. אך לגבי נזק ישיר, מודים הכל שחייבים בו מדאורייתא. בעל יד רמה (ספרד, המאה הי"ג) מייחס זאת לאיסור "לפני עוור לא תיתן מכשול" (ויקרא י"ט י"ד) או לכלל "ואהבת לרעך כמוך" (ויקרא י"ט ח) (הרב ליכטנשטיין, שם, 172-173).

ו. הרב ש"ז אוירבך, בעל מנחת שלמה (חלק א' סימן פ"ט) מציין לעניין שיסוי כלב בזולת כאשר מת הניזוק - שהלכתית שונה בעל הכלב מן המשסה את הכלב, שזה האחרון פטור ממיתת בית דין. ואין כאן המקום להאריך - כי מסתבר ש"בעל המשסה את כלבו שפיר (כראוי - א"ר) חייב, אפילו אם אינו יכול עוד אחר כך לשמרו ... דכמו שחייב אדם לשמור על ממונו שלא יזיק, כך צריך גם לשמרו שלא ייהפך להיות מזיק, ולפיכך אם הוא עצמו שיסהו שפיר חייב...". קרי, אף שככלל המשסה פטור והבעלים חייב, משסה והוא הבעלים - חייב. וראו גם אנציקלופדיה תלמודית ערך בור, כרך ג' כ"ג; כן ראו הרב ע' רכניץ, "גרירת רכב חוסם", תחומין כ"ג 443. מכאן פינה ויתד גם לנושאים אחרים.

ז. כללם של דברים: ים ההלכה עוסק רבות בדיני נזיקין, שיש בהם תיקון המידות ועשיית הטוב (ראו הרב ש"י וינגורט, מבוא לקובץ מילי דנזיקין, ישיבת מקור חיים, עמ' 10-9). זאת, תוך גישה רעיונית של הרחקה מנזק, ותרגומה המשפטי השונה במקרים של נזק ישיר או קרוב לכך (חובת תשלום) ונזק עקיף (שלעתיים חרף האיסור אין חובת תשלום). וכדברי, סבורני כשלעצמי, כי התפיסה העולה היא גישה מרחיבה של אחריות כלפי המצויים בדרכים וההולכים לתומם, שחובת הזהירות שלהם היתה יחסית מועטת מול חובת הזהירות של זולתם, מי שחובת הזהירות שלו מוגברת, שונים פני הדברים לגביו, אם נרצה. פרופ' שלום אלבק בספריו מבוא למשפט העברי בימי התלמוד ופשר דיני הנזיקין בתלמוד, מסכם ש"הטעם היחיד לחיובו של אדם בנזק הוא הפשיעה, רשלנות בלשון של ימינו. כל התנהגות של אדם שעשתה נזק, בין בגופו של המזיק ובין בממונו, מחייבת אותו לשלם את הנזק אם נזק זה בא בפשיעתו של המזיק ופוטרת אותו מלשלם את הנזק אם בא באונס, ואונס הוא נזק שלא נעשה בפשיעה" (מבוא למשפט העברי בימי התלמוד, 242; וראו גם שם, עמ' 29). ולענייננו: "המניח את הכד ברשות הרבים, ובא אחר ונתקל בו ושברו פטור, ואם הוזק הנתקל בכד, חייב בעל הכד בנזקו

של הנתקל, והטעם, שאין דרך בני אדם להניח כלים ברשות הרבים, ולפיכך אין דרך בני אדם המהלכים ברשות הרבים להתבונן בדרך. המניח את הכד שינה מן הרגיל, ואילו המהלך שאינו מעיין בלכתו הוא רגיל, והמניח שאינו רגיל היה לו להעלות על דעתו את המהלך הרגיל, והמהלך הרגיל לא היה לא להעלות על דעתו את המניח שאינו רגיל. הילכך, ניזק המהלך מן הכד של המניח, המניח פשע וחייב; הזיק המהלך את המניח, המהלך אנוס ופטור. לעולם המהלך אנוס והמניח פושע. אבל במקום שדרכם של בני אדם להתבונן בדרכים, משום שדרך בני אדם להניח שם כלים או משום שתקלות רגילות ברשות הרבים וכיוצא באלה, המניח אנוס והמהלך פשע וחייב" (עמ' 278). לגישה זו, אמת המידה בנזיקין היא רשלנות-פשעה, והיפוכה הוא אנוס. וראו שו"ת יחוה דעת ה' ס' ט"ז עמ' ע"א (בהערות השוליים) "... אף על פי שבסופו של דבר לא היה יכול לעצור את המכונית כדי שלא לפגוע באדם שנהרג, כיוון שבתחילה היה לו לתת ליבו לדבר ולנסוע במכונית בזהירות רבה, ולא עשה כן, חייב דהוה ליה התחלתו בפשיעה וסופו באנוס". כן ראו המקורות המובאים שם.

ח. (1) המשפט הישראלי בתחום תאונות הדרכים הלך אל מעבר לבדיקת האחריות ברשלנות, אל האחריות המוחלטת. אין בכך כל דופי מבחינת המשפט העברי, המקבל את תקנת הקהל, אם מ"דינא דמלכותא" הכללי ואם מדין מלך ישראל (ראו מ' אלון, המשפט העברי, תולדותיו, מקורותיו, עקרונותיו, 100, 558; וכן ש' שילה, דינא דמלכותא דינא, ג' גרמז, מלך ישראל, ריבונות לדורות בראי ההלכה ומעמדם של חוקי הכנסת בעולמה של ההלכה). הסכמת הכנסת - הקהל במדינת ישראל - להימנע ככלל מעיסוק שיפוטי בנושא האחריות לתאונות, תוך נכונות להשקיע את המשאבים הכלכליים הנחוצים לשם כך ועמה עשיית צדק חברתי במידה רבה, כלפי קרבנות התאונות, תואמת אפשרות זו ובהמשך גם מימד הסכמי "איש" בחתימת מבוטחי הרכב על פוליסות הביטוח. אף זאת יש לפרש ברוח פתוחה ועל פי תכליתה של "תקנת קהל" זו, קרי חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים. אם נרצה, נוכל לקשור זאת אל "ואהבת לרעך כמוך" שהזכרנו לעיל, המתפרש "דעלך סני לחברך לא תעביד" ("מה שעליך שנוא לחברך לא תעשה", כדברי התנא הלל (בבלי שבת ל"א ע"א)). הרחבת החובה המשפטית מעבר למסגרת הנזיקית ה"קלאסית" גם לשדה שהיה מוסרי ביסודו ראויה היא. אם נרצה עוד, אף תואמים לכך דברי התלמוד הבבלי (בבא קמא, ל' ע"א) "אמר רבי יהודה, האי מאן דבעי למהוי חסידא לקיים מילי דנזיקין, רבא אמר, מילי דאבות ואמרי לה מילי דברכות (הרוצה להיות חסיד יקיים ענייני נזיקין, רבא אמר, ענייני מסכת אבות, ויש אומרים ענייני ברכות)". מבאר המהרש"א (ר' שמואל איידליש, פולין, המאות ה"ט-ה"ז) כי חסידות באדם היא מידתו של "מי שעושה מעשיו על צד היותר טוב" ובנזיקין הרי זה תיקון מעשים שיהא טוב לבריות, באבות (ענייני מוסר) - תיקון

המידות, ובברכות, שיהא טוב לשמיים. ר' ישראל מאיר הכהן בעל חפץ חיים בספר ליקוטי אמרים מסביר בהקשר הנזיקין, כי אזכורם בדברי ר' יהודה שיעורו הקפדה מיוחדת בזמנו של ר' יהודה שלא להזיק לזולת בכל דרך שהיא, או ישירה או עקיפה, "ועל כן היה העיקר לאדם שישמור על עצמו מלסבב שום ריעותא (מלגרום שום נזק - א"ר) לחברו ... ונכלל זה בכלל סור מרע". על הפן הערכי-רוחני, מעבר לפורמלי-משפטי, של נושא הנזיקין, ראו הרב י' ברנדס, "הפרוטה והנפש - חשיבותם של הדברים ה'לא חשובים'", אקדמות ט"ו 111, 126-127.

(2) גישת חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, שעיקרה הבטחת הפיצוי בדרך של פיזור הנזק (ריבלין, תאונות הדרכים, סדרי דין וחשוב הפיצויים, מה' 3, 36) בנויה איפוא על מסד חברתי-מוסרי אשר "מבטא את נצחון התפיסה החברתית המבקשת לתרגם חובה מוסרית של חברה, לדאוג לנפגעים בתאונות הדרכים, אלה המשלמים את מחיר התחבורה המודרנית" (שם, עמ' 4). ראו גם יצחק אנגלרד, פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, מה' 2, 2, הקובע כי מטרתה העיקרית של החקיקה ברפורמת הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים (המתבטאת בחוק הפיצויים) "היא סוציאלית: הדאגה למתן פיצוי לכל נפגע". הגישה היא איפוא, ש"אין ציבור עני" (שו"ת מבי"ט - ר' משה בן יוסף טראני, סלוניקי-צפת, המאה הט"ז - חלק ג' סימן קפ"ח), קרי, כלל הציבור אינו יכול להיתפס כעני וניתן לפזר בתוכו את הנזק. מה קרוב יותר אל אלה מאשר "ואהבת לרעך כמוך". ולא למותר להביא מדברי החת"ם סופר (שו"ת, יורה דעה רמ"א) "דעיקר עניין נזיקין היא גדר למצוות עשה ונשמרתם מאוד לנפשותיכם ולא תעמוד על דם רעך" (מובא גם אצל הרב ב"ד ויין, עיונים במסכתות התלמוד א', ק'), דהיינו, תפיסה הכוללת את מרכיב הזהירות ואת מרכיב היחס לזולת.

(3) ולענייננו: הגישה שמבטאת חוות דעתו של חברי השופט ריבלין תואמת את כל אלה, את תכליתו של חוק הפיצויים ואת רוחו של הדין העברי כפי שניסינו לשרטטה בקצירת האומר לעיל. אחר הדברים האלה קראתי את הערות חברי הנשיא והשופט טירקל, ואני מצטרף בהסכמה אף אליהן.

ש ו פ ט

השופט י' טירקל:

אני מסכים לפסק דינו המאלף של חברי הנכבד השופט א' ריבלין ולמסקנות שאליהן הגיע; לאמור, כי הארועים הנדונים באים בגדר חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה - 1975 (להלן - "החוק"). כמו כן אני סומך את ידי על הערותיהם של

חברי הנכבדים הנשיא א' ברק והשופט א' רובינשטיין. לענין הקשיים והתקלות, שיצר החוק, שעליהם עומד הנשיא בחוות דעתו, אעיר כי בפסק דיני בע"א 360/80 מיכון למטע בע"מ נ' קרנית - קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים ואח', פ"ד לה(2) 383, 389, שניתן לפני כ- 24 שנים, התרעתי על הצורך בתיקון החוק:

"[ה]הסדר לפיצוי נפגעים בתאונות דרכים, שיצר המחוקק בחוק, הוא, בשל העירוב של תפישות ושל גישות שונות, 'כוי' משפטי ('כוי בריה בפני עצמה היא ולא הכריעו בה חכמים אם מין בהמה היא אם מין חיה היא ... חולין, פ, א), ויש בו נקודות חולשה לא מעטות - - - שנתגלו ואף מוסיפות להתגלות חדשות לבקרים בבתי המשפט. דומני, שהגיעה השעה, במלאת ארבע שנים לתחילת תוקפו של החוק, לעיין בו מחדש לאור הניסיון שנצבר, ולתקן את אשר עיוותו".

מאז ועד היום התגלו בחוק נקודות חולשה רבות נוספות. הפרשה שלפנינו מגלה נקודת חולשה נוספת. במצב דברים זה, סבורני כי אין לדחות עוד עיון מקיף ויסודי של המחוקק בחוק, לאור נסיון העבר, לשם תיקונם של הליקויים והתרתם של הספיקות.

ש ו פ ט

השופטת א' פרוקצ'יה:

אני מצטרפת בהסכמה לפסק דינו של חברי, השופט ריבלין, ולהערותיהם של חברי, הנשיא ברק, השופט טירקל והשופט רובינשטיין.

ש ו פ ט ת

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט ריבלין.

ניתן היום, א' בטבת התשס"ה (13.12.04).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ה נ ש י א

ש ו פ ט

ש ו פ ט ת

