

בבית המשפט העליון בירושלים

רע"א 613/95

בפני:

כבוד הנשיא א' ברק
כבוד המשנה לנשיא ש' לוין
כבוד השופט ת' אור
כבוד השופט א' מצא
כבוד השופט י' זמיר
כבוד השופטת ט' שטרסברג-כהן
כבוד השופט י' טירקל

המבקשת:

קרנית, קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים

נ ג ד

המשיבים:

1. עופר נחום
2. ערן זקש
3. זקש עוזרם בע"מ
4. אליהו, חברה לביטוח בע"מ

בקשת רשות ערעור על החלטת בית המשפט המחוזי בתל אביב
מיום 29.12.94 בת"א 1492/92 שניתנה על ידי כבוד השופטת
הניה שטיין

בשם המבקשת:

עו"ד אלון בלגה
עו"ד י' בר-מור
עו"ד ארנון גל
עו"ד א' אמגור

בשם המשיב 1:
בשם המשיבים 2 ו-3:
בשם המשיבה 4:

פסק דין

השופט ת' אור:

המחלוקת והחלטת בית המשפט המחוזי

1. האם מלגזה היא "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975-
(להלן: **חוק הפיצויים**)? זו השאלה הניצבת במוקד הבקשה הנוכחית.

2. המשיב מספר 1 (להלן: **המשיב**) הגיש בבית משפט קמא תביעה נגד המשיבים מספר 2-4 ונגד המבקשת, בגין נזקי גוף שנגרמו לו, לטענתו, מפגיעת מלגזה. הדיון פוצל, כך שתחילה נדונה השאלה אם התאונה בה נפגע המשיב היא תאונת דרכים כמובנה בחוק הפיצויים.

התאונה ארעה ביום 17.6.91, שעה שהמשיב ישב על המשטח אשר בראש תורן המלגזה שהיה מורם. משהוזז התורן (המכונה גם "מלגז") על ידי המשיב השני, נהג המלגזה, רגלו של המשיב נמעה בין התורן ובין קיר שהיה לצידו. המחלוקת בין הצדדים לעניין האחריות לקרות התאונה, היא הן בשאלה אם המלגזה הנדונה הינה "רכב מנועי" במובן חוק הפיצויים, והן בשאלה אם על פי נסיבות קרות התאונה מדובר בתאונת דרכים במובן חוק זה.

בית המשפט המחוזי החליט, כי המלגזה בה עסקין היא "רכב מנועי", כמשמעו בחוק הפיצויים. כן החליט, כי הארוע בו נפגע התובע הוא "תאונת דרכים", כהגדרתה באותו חוק.

על החלטה זו הוגשה בקשה זו לרשות ערעור, אשר הוחלט לדון בה כאילו ניתנה רשות ערעור וערעור הוגש על פי הרשות שניתנה.

3. הגדרת "תאונת דרכים" בסעיף 1 לחוק הפיצויים היא כדלקמן:

"תאונת דרכים" - מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה; 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, אף אם אירעו על ידי גורם שמחוץ לרכב, וכן מאורע שנגרם עקב פגיעה ברכב שחנה במקום שאסור לחנות בו או מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו המקורי; ואולם לא יראו כתאונת דרכים מאורע שאירע כתוצאה ממעשה שנעשה במתכוון כדי לגרום נזק לגופו או לרכושו של אותו אדם, והנזק נגרם על ידי המעשה עצמו ולא על ידי השפעתו של המעשה על השימוש ברכב המנועי".

והגדרת "רכב מנועי" בסעיף הנ"ל היא:

"רכב מנועי" או 'רכב' - רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית, לרבות רכבת, טרקטור, מכונה ניידת הכשירה לנוע בכוח מיכני בכביש ורכב נגרר או נתמך על ידי רכב מנועי, ולמעט כסא גלגלים, עגלת נכים ומדרגות נעות".

4. בדונו בשאלה האם המלגזה בה עסקין היא "רכב מנועי", תאר בית משפט קמא את המלגזה באופן

הבא:

"מהראיות עולה, כי מדובר בכלי המונע ממקום למקום ע"י מנוע. הוא נע על 4 גלגלים ובאמצעות הגה. למלגזה מושב המפעיל והגה לצורך הנעת המלגזה ממקום למקום וכן תורן שבקצהו כף. באמצעות הרמת והורדת התורן והזזתו ניתן לשנע מטען ממקום למקום. לעתים לצורך שינוע המטען יש לנהוג במלגזה כולה ולהזיזה ממקומה. על פי העדויות המלגזה הנדונה נעה במהירות 10 קמ"ש" (עמוד 25 לפרוטוקול בית משפט קמא).

בית משפט קמא קבע, כי "עיקר יעודה של המלגזה, בענייננו, הוא שינוע מטענים ממקום למקום". אף על פי כן, קבע בית המשפט כי עיקר יעודה של המלגזה אינו "לשמש לתחבורה יבשתית". לפיכך, פסק בית משפט קמא כי המלגזה נשוא הדיון אינה יכולה להחשב "רכב מנועי" על פי רישת ההגדרה שבחוק הפיצויים.

בית המשפט המשיך ובחן האם המלגזה נכללת בגדר מצבי הריבוי המפורטים בהמשך הגדרת "רכב מנועי", ובפרט, האם המלגזה יכולה להחשב "מכונה ניידת הכשירה לנוע בכוח מיכני בכביש". לא היה חולק כי המלגזה שבענייננו היא מכונה ניידת בעלת כשירות פיזית לנוע בכבישים. ברם, המבקשת טענה כי הכשירות שאליה מכוונת ההגדרה היא כשירות נורמטיבית. לטענתה, בכדי שהמלגזה תחשב "כשירה" לנוע בכביש לצורך הגדרת "רכב מנועי", עליה להיות כשירה לנוע בכביש על פי דיני התעבורה. בית משפט קמא דחה טענה זו, וקבע כי די בכשירותה הפיזית של המלגזה לנוע בכביש, בכדי שתחשב "רכב מנועי", כאמור.

5. באשר לשאלה האם מדובר ב"תאונת דרכים", כהגדרתה בחוק הפיצויים, קבע בית משפט קמא כי הוכח שנזקו של התובע נגרם כאשר נהג המלגזה, הוא המשיב מספר 2, הניע את תורן המלגזה. לפיכך, מדובר ב"תאונת דרכים", על פי החלופה בהגדרה המתייחסת ל"ניצול הכוח המיכני של הרכב".

בית משפט קמא התייחס לטענה לפיה הנזק נגרם בשעה שהועמס מטען על המלגזה, בעודה עומדת במקומה. על פי הטענה, הואיל ו"טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד" הוחרגו במפורש מהגדרת "שימוש ברכב מנועי" שבסעיף 1 לחוק, הרי שאין מקרה זה יכול להחשב "תאונת דרכים". בית משפט קמא דחה טענה זו, וקבע כי "כאשר התאונה ארעה עקב נצול הכוח המיכני של הרכב אין נזקים לבחינת השימוש ברכב מנועי" (עמוד 29 לפרוטוקול בית משפט קמא).

האם מדובר בתאונת דרכים?

6. כבר בראשית הדברים יש לציין, כי אם יקבע שהמלגזה בה עסקין היא "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים, אין יסוד לערער על מסקנתו של בית משפט קמא לפיה נפגע התובע ב"תאונת דרכים", כמשמעה באותו חוק. קביעתו של בית משפט קמא, לפיה אין להזקק להגדרת "שימוש ברכב מנועי", מקום שמדובר ב"מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב...", מקובלת עלינו. זו ההלכה אשר נפסקה ברע"א 8061/95 עוזר נ' אררט חברה לביטוח בע"מ ואח' (דינים עליון מ"ד 563) (להלן: **ענין עוזר**). בעניין עוזר נדון בהרחבה הפירוש של הגדרת "תאונת דרכים" בחוק הפיצויים. כמבואר שם, מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב נכלל בין החזקות החלטות המרביות. מאורע כזה יחשב לתאונת דרכים, אפילו נסיבותיו אינן עונות על ההגדרה הבסיסית של תאונת דרכים, המוצאת את ביטויה ברישא של הגדרת תאונת דרכים.

באותו עניין, נדונה, בין השאר, השאלה "מהו היחס בין היסוד של ה'שימוש' המוגדר בתיקון מספר 8 לבין החזקות החלטות המרביות?" בתשובה לשאלה זו נאמר שם:

"נראה לנו כי הגישה הפרשנית לפיה יד החזקה החלוטה המרבה על העליונה היא הנכונה. ההגדרה של 'שימוש' מהווה חלק מההגדרה הבסיסית של 'תאונת דרכים'. כאשר יסודותיה של הגדרת השימוש אינם מתקיימים, ממילא אין לראות במקרה 'תאונת דרכים' כמובנו בהגדרה הבסיסית (מסתיימת הבדיקה של השלב הראשון). בנסיבות אלה - ודווקא משום נסיבות אלה - יש מקום לפנות (במסגרת הבדיקה בשלב השני) לאחת החזקות החלטות המרביות... אכן, אם נאמץ את הגישה הפרשנית, לפיה היסודות של 'שימוש' צריכים להתקיים לא רק לעניין ההגדרה הבסיסית אלא גם לעניין החזקות החלטות המרביות, נרוקן חזקות אלה מעיקר תוכן. חזקות אלה לא באו אלא כדי להכניס לגדר 'תאונת דרכים' מקרים שאינם נופלים לגדרי ההגדרה הבסיסית משום שיסודותיה אינם מתקיימים" (פסקה 24 לפסק דינו של הנשיא ברק).

על דברים אלה חזר בית משפט זה בעניין ע"א 5919/96, רע"א 5972/95 אשטרם - חברה להנדסה בע"מ ואח' נ' רשלין ואח' (טרם פורסם) (להלן: **ענין אשטרם**), והם יפים גם לענייננו. עולה מהם כי דין הערער בסוגיה זו להדחות. בהנחה שהמלגזה נשוא הדיון היא אכן "רכב מנועי", הרי שבית משפט קמא צדק במסקנתו כי מדובר ב"תאונת דרכים".

האם מלגזה היא "רכב מנועי"?

7. מהדברים עד כה עולה, כי השאלה העיקרית בה עלינו להכריע היא האם המלגזה בה עסקין היא "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים. פירושה של הגדרה זו, שנקבעה בחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מספר 4), התשמ"ג-1983, נדון לאחרונה בהרחבה בעניין ע"א 5847/96, רע"א 1626/96 חברה ישראלית לקירור והספקה בע"מ נ' סובח ואח' (טרם פורסם) (להלן: ענין חברה ישראלית לקירור), שם ציין חברי הנשיא, על דעת כל ההרכב, כדלקמן:

"ניתוח ההגדרה של 'רכב מנועי' או 'רכב' בתיקון מספר 4 מצביע על כך שההגדרה מתחלקת לשלושה חלקים. החלק הראשון עוסק בהגדרה הבסיסית של 'רכב מנועי' או 'רכב'. על פי הגדרה זו רכב מנועי הוא 'רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית'. החלק השני עוסק במספר מצבים מיוחדים המתווספים להגדרה הבסיסית ('מצבי הריבוי'). החלק השלישי עוסק בשלושה מצבים מיוחדים הבאים למעט מההגדרה הבסיסית ('מצבי המיעוט') (ראה ע"א 149/89 עזבון המנוח הרצל בורנשטיין ז"ל נ' יעקבי, פ"ד מז(2) 630). 'מצבי הריבוי' הם מצבים שמטעם זה או אחר החוק ביקש להבטיח כי יראו בהם 'רכב מנועי'. ניתוח מדוקדק עשוי היה להוביל למסקנה כי חלק מהם כלולים ממילא בהגדרה הבסיסית... משנקבעו מצבים אלה ל'מצבי ריבוי', אין עוד טעם לערוך בדיקה זו. גם אם אין הם ממלאים את יסודותיה של ההגדרה הבסיסית, יש לראותם כ'רכב מנועי'. כך, למשל, 'מכונה ניידת הכשירה לנוע בכוח מיכני בכביש' תהווה 'רכב מנועי'. גם אם עיקר יעודה אינו לשמש לתחבורה יבשתית" (פסקה 7 לפסק דינו של הנשיא ברק).

אין חולק כי המלגזה שבפנינו לא הוצאה במפורש ממסגרת הגדרת "רכב מנועי", וכי אין היא נכללת ב"מצבי המיעוט". לפיכך, עלינו לנקוט בתהליך פרשני דו-שלבי. בשלב הראשון יש לבחון האם המלגזה נופלת למסגרת ההגדרה הבסיסית של "רכב מנועי". אם תתקבל תשובה חיובית לשאלה זו, יבוא התהליך הפרשני אל קיצו. ברם, אם תתקבל תשובה שלילית, יהא עלינו להמשיך לשלב הפרשני השני, בו תיבחן השאלה האם נופלת המלגזה בגדרם של "מצבי הריבוי". יהא עלינו לבחון את "מצב הריבוי" הרלבנטי לענייננו, היינו, האם המלגזה היא "מכונה ניידת הכשירה לנוע בכוח מיכני בכביש". נבחן תחילה האם המלגזה נופלת למסגרת ההגדרה הבסיסית של "רכב מנועי". אם התשובה לכך חיובית, יתייתר הצורך לבחון אם מתקיים לגביה מצב הריבוי הנ"ל.

8. כאמור בעניין חברה ישראלית לקירור, ההגדרה הבסיסית של "רכב מנועי" מבוססת על ארבעה מרכיבים: (א) "רכב"; (ב) "הנע בכוח מיכני"; (ג) "על פני הקרקע"; (ד) "ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית" (שם, בפסקה 8 לפסק דינו של הנשיא ברק). בענייננו, אין חולק כי שלושת המרכיבים הראשונים מתקיימים. אין מחלוקת שמלגזה, כמו זו שבענייננו, היא "רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע". הרכיב הרביעי בהגדרה הוא אשר שנוי במחלוקת: האם עיקר יעודה של המלגזה הוא לשמש לתחבורה יבשתית?

שאלה זו התעוררה לא אחת בבתי המשפט המחוזיים ובבתי משפט השלום. בחלק מפסקי הדין נקבע, כי עיקר יעודה של מלגזה אינו לשמש לתחבורה יבשתית. כך ציין השופט ריבלין, כי "בשימוש במלגזה - עבודות העזר הן העיקר והיעוד התחבורתי טפל" (ת"א (ב"ש) 447/85 עזבון המנוח רפאל שרביט ז"ל נ' תנובה אקספורט, צלטנר 214(יא), וכן ראו: ת"א (ב"ש) 5/93 אלטיט נ' קרנית ואח', צלטנר 1731). השופט ד"ר ביין סבר "שעיקר יעודה של המלגזה, אינו לשמש לתחבורה יבשתית, שכן עיקר יעודה לשמש בעבודה" (ת"א (חיפה) 937/92 דהאן נ' כהן ואח' (טרם פורסם)). ברוח זו נפסק בפסקי דין נוספים (ראו: ת"א (נצרת) 663/90 יפרח נ' יינות אשקלון כרמי ציון בע"מ ואח' (דינים מחוזי כ"ו(2) 686)). מאידך הושמעו גם דעות הפוכות (ת"א 2956/92, 151/92, גוטניק ואח' נ' מסגרת האחרים א' ר' ממן ואח', צלטנר 1276).

8. בביטוי "עיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית" מגולמות שתי דרישות נפרדות, ומצטברות. הדרישה הראשונה היא שלפחות אחד מיעודיו של הרכב יהיה לשמש לתחבורה יבשתית. הדרישה השנייה היא שיעוד תחבורתי זה יהיה "עיקר יעודו" של הרכב.

במסגרת זו, עלינו להתמקד בבחינת יעודו של כלי הרכב, על פי טיבו. ההכרעה בשאלה האם מדובר בכלי רכב המשמש לתחבורה יבשתית, אינה תלויה בנסיבות המיוחדות שבהן הופעל הכלי בעת קרות התאונה למשיב. אין נפקא מינה, בשלב הנוכחי, אם כלי הרכב הספציפי, אשר היה מעורב במאורע החשוד כתאונת דרכים, שימש אותה שעה ל"עיקר יעודו" שהוא "תחבורה יבשתית", אם לאו. בשלב הנוכחי, בו אנו נדרשים להכריע אם מדובר ב"רכב מנועי", יש להסתפק בבחינת השאלה מהו יעודו העיקרי של הרכב, על פי טיבו, היינו למה נועד הרכב לשמש בדרך כלל.

מסקנה זו מתחייבת לאור התכליות אשר עמדו בבסיס הוספת הרכיב "עיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית" להגדרת "רכב מנועי", במסגרת חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מספר 4), התשמ"ג 1983- , ובבסיס חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מספר 8), התשנ"א 1990-, אשר תיקן את הגדרת המונח "תאונת דרכים" (ראו בעניין **חברה ישראלית לקרור** בפיסקה 14).

עולה מדברים אלו, כי באותם מקרים בהם מעורב "רכב מנועי" על פי הגדרתו הבסיסית של המונח, ואשר נופלים לכאורה למסגרת ההגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים" בחוק הפיצויים, ייבחן קיומו של הסיכון התעבורתי בשני שלבים שונים. בשלב הראשון, כאשר נבדקת השאלה האם מדובר ב"רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים, נבחן קיומו של סיכון תעבורתי אשר **טמון אינהרנטית** ברכב. השאלה האם הסיכון **שהתממש** הוא סיכון תעבורתי, תבחן רק בשלב הבא, במסגרת בחינת מרכיבי ההגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים".

("למטרות תחבורה"). בחינה זו תעשה רק לאחר שיובהר כי מדובר ב"רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיזיים. עולה מכך, כי בשלב הנוכחי, בו אנו עוסקים בשאלה האם בפנינו "רכב מנועי", אין אנו מתעניינים עדיין בשאלה מה היו נסיבות הפעלתו של הרכב הספציפי בעת קרות התאונה.

10. לאור האמור עד כה, יש לבחון האם אחד מיעודיה של המלגזה שבפנינו, על פי טיבה, הוא לשמש לתחבורה יבשתית. בהקשר זה צוין בענין **חברה ישראלית לקרור** כי:

"תחבורה היא יבשתית, כאשר עניינה הובלת אנשים או מטען (תחבורה) ממקום 'יבשתי' אחד למקום 'יבשתי' אחר" (שם, בעמוד 16 לפסק דינו של הנשיא).

וכפי שאומר המחבר י' אנגלרד בספרו "פיזיים לנפגעי תאונות דרכים", הוצאת יהלום ירושלים, תש"ן, מהדורה שניה, בעמוד 24:

"רעיון התחבורה הוא הובלת אנשים או מטענים ממקום למקום".

המלגזה בה עסקין בודאי מיועדת, על פי טיבה, גם להובלת מטענים. אכן, המלגזה מצוידת במלגז, המאפשר לה להרים ולהוריד מטענים בציר התנועה האנכי. אך בנוסף, היא מצוידת ביכולת לנוע בתנועה אופקית ממקום למקום כאשר היא עמוסה במטען. יכולת זו הוקנתה למלגזה בכדי לאפשר לה להוביל מטענים. עולה מכך, כי המלגזה נשוא הדין מיועדת "לשמש לתחבורה".

11. האם ה"תחבורה" בה מדובר היא "תחבורה יבשתית"? בענין **חברה ישראלית לקרור** ציינו כי:

"בהקשר זה ניתן לטעון כי הובלת אנשים או מטענים בחלקיו השונים של מקום אחד - כגון העברת מטען מחלק אחד של מבנה תעשייתי לחלקו האחר של אותו מבנה - אינו 'לתחבורה יבשתית'. למושג 'תחבורה יבשתית' - על רקע התכלית התעבורתית שהוא נועד להגשים - יש היבט 'גיאוגרפי' שעניינו העברת אנשים או מטען ממקום גיאוגרפי אחד למקום גיאוגרפי שני. אין לדבר על 'תחבורה יבשתית' ועל סיכון תעבורתי בגדריו של מקום גיאוגרפי אחד" (שם, שם).

כדי ליישם מבחן זה בענייננו, עלינו לבחון, האם המלגזה, על פי טיבה, נועדה לפעול בין מקומות גיאוגרפיים שונים, או שמא נועדה מלגזות מסוגה לפעול בתחומיו של אותו מקום גיאוגרפי. אם יתברר כי המלגזה בה עסקין, על פי טיבה, אינה מיועדת לפעול בין מקומות גיאוגרפיים שונים, הרי שיעודה אינו תחבורה "יבשתית", כמובנה בחוק הפיצויים.

נחזור ונדגיש, בשלב הנוכחי, בו אנו בוחנים אם מתמלאים תנאי ההגדרה הבסיסית של "רכב מנועי", אין אנו מתעניינים בנסיבות הפעלתה של המלגזה הספציפית במועד קרות התאונה למשיב, כי אם ביעודה על פי טיבה. אין נפקא מינה אם המלגזה הספציפית שמשה במועד זה להובלת מטענים בתחומי מקום גיאוגרפי אחד, או שמא הובילה מטענים בין מקומות גיאוגרפיים שונים. יעודה של המלגזה, על פי טיבה, הוא אשר קובע אם טמון בה סיכון תעבורתי.

דומני כי במקרה הנוכחי, מתבקשת המסקנה כי המלגזה נועדה לפעול בין מקומות גיאוגרפיים שונים. כך עולה מתיאורו של בית משפט קמא את המלגזה. כך עולה מהתבוננות בתמונת המלגזה ת/1. מלגזות כדוגמת זו שלפינו משמשות, בין השאר, להובלת מטענים בין מקומות גיאוגרפיים שונים. בשל כך, טמון בהן סיכון תעבורתי אינהרנטי. ניתן, על כן, לומר, כי לפחות אחד מיעודיהן הוא "לשמש לתחבורה יבשתית".

12. נותר עוד לבדוק האם "לשמש לתחבורה יבשתית" הוא עיקר יעודה של המלגזה בה עסקין. דומני כי אין חולק כי למלגזות ככלל, שני יעודים שכיחים. יעוד אחד, שעליו עמדתי לעיל, הוא להוביל מטענים ולשאתם ממקום למקום. יעוד זה הינו יעוד תעבורתי. יעוד שני, הוא להניף מטענים ולהורידם. כך, עשויה מלגזה לסייע בפריקה או בטעינה של כלי רכב אחר, או בנסיבות אחרות, לערום מטענים אשר מצויים בחצריו של מפעל. יעוד שני זה אינו נחשב יעוד תעבורתי. על כך עמדנו בענין **אשטרום** הנ"ל. שם נדון עניינו של אדם אשר נפגע בשעה שנעשה שימוש במנוף המורכב על רכב לשם הנפת קורות. בעמוד 6 לפסק דינו מציין חברי הנשיא כי הפעלת המנוף בדרך זו "לא היתה 'למטרות תחבורה', שכן היא לא היתה בגדר הסיכון התעבורתי".

מהו איפוא "עיקר יעודה" של המלגזה? האם "עיקר יעודה" הוא ביעוד התעבורתי של הובלת מטענים, או שמא "עיקר יעודה" הוא ביעוד הלא-תעבורתי של הנפת מטענים והורדתם?

13. בענין **חברה ישראלית לקרור** נדונה ההיסטוריה החקיקתית של תיקון מספר 4 לחוק, וצוין כי תכליתו היא "להעמיד ביסוד החוק את המבחן התעבורתי, הבא לקבוע אחריות מוחלטת בגין סיכון תעבורתי" (פסקה 16 לפסק דינו של חברי הנשיא). עולה מכך, כי הביטוי "עיקר יעודו" יתפרש על פי הסיכון הדומיננטי הגלום

בפעולתו של הרכב. בביטוי "עיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית" התכוון המחוקק לצמצם את הגדרת "רכב מנועי" לאותם כלים אשר הסיכון הדומיננטי בפעולתם הוא הסיכון התעבורתי. כאשר הסיכונים העיקריים הטמונים ברכב הם סיכונים שאינם תעבורתיים, והסיכון התעבורתי אינו הסיכון העיקרי, בטלה ההצדקה העניינית לכלול את הרכב במסגרת חוק הפיצויים, הקובע, כאמור, משטר של אחריות מוחלטת.

14. האם הסיכון התעבורתי הטמון בפעולת המלגזה שבענייננו הוא הסיכון הדומיננטי שבהפעלתה, או שמא הסיכונים הדומיננטיים הם סיכונים אחרים? התשובה לשאלה זו אינה קלה. קשה להשיב על השאלה על פי נתונים סטטיסטיים בדבר חלוקת הזמן של השימוש במלגזה כדוגמת ת1/ מבחינת ייעודיה, באשר נתונים כאלה, כנראה, אינם בנמצא. על עיקר ייעודה נוכל ללמוד מהמבנה שלה, ובהסתמך על מטרות השימוש בה והשימושים אשר נעשים בה בפועל.

בית משפט קמא ציין, כי "עיקר ייעודה של המלגזה בענייננו הוא שינוע מטענים ממקום למקום" (עמוד 25 לפרוטוקול). משמע שהמלגזה נשוא הדיון, מיועדת לשאת מטענים ממקום למקום. בנסיבות רגילות, היא נעה רוב זמן פעולתה בתנועה אופקית בעלת אופי תעבורתי. המבנה שלה, פרט לתוספת המלגז, דומה לזה של כלי רכב רגיל: היא כוללת מנוע המספק לה כוח כדי שתוכל לנוע אופקית; היא נעה על גלגלים; הנוהג בה משתמש בהגה כמקובל בכלי רכב רגילים הנעים על כבישים; כשהיא נעה אופקית היא מסוגלת ומיועדת להוביל מטענים למרחקים ניכרים, אף כי מהירותה איטית. אין מדובר בכלי רכב היכול לנוע רק על צירו למרחקים קצרים בלבד, כדוגמת מנוף המסוגל לנוע על מסילה למרחקים קצרים, כשעיקר ייעודו הוא הנפה של מטען והעברתו בעזרת המנוף ממקום אחד למקום קרוב אחר. כאמור, המלגזה מיועדת לנסיעה ממקום למקום, כשמטען עליה. שימושה הרגיל הוא בנטילת מטען, בעזרת המלגז, ממקום אחד והובלתו תוך כדי נסיעה למקום אחר, היכול להיות מרוחק ממשית מהמקום בו ניטל המטען. זאת ועוד. פעמים רבות מתרחשות תאונות במלגזות דווקא כאשר הן נעות ממקום למקום. בחלק ניכר מתאונות אלה מתמשש הסיכון הנובע מאי היציבות הדינמית הטבועה במלגזות, בעיקר כשהן עמוסות. גם מכך נובע, כי הסיכון התעבורתי הוא סיכון דומיננטי בפעולתן של מלגזות.

בעיקרם של דברים, דומה המלגזה למשאית ועליה מנוף, כחלק בלתי נפרד שלה, המסייע לה בהעמסה על המשאית ובפריקה ממנה. ההבחנה בין שני כלים אלה נוגעת בעיקר למרחק אשר כל אחד מהם נועד להוביל את המטענים שבו. מהבחנה זו נגזרים הבדלים תכנוניים וטכניים שונים בין כלים אלה, לרבות לעניין גודלם ומהירות נסיעתם. ואולם, בסופו של דבר, כשם שמשאית ועליה מנוף תחשב לכלי רכב, כך גם המלגזה. לפיכך, כשם שתאונה אשר אירעה "עקב ניצול הכוח המכני של רכב" המשאית להפעלת המנוף שעליה

תחשב לתאונת דרכים במובן חוק הפיצויים (ראה עניין עוזר), כך גם תאונה אשר ארעה, כבענייננו, עקב ניצול הכוח המכני של המלגזה להפעלת המלגז.

אכן, פעולת המלגזה כוללת גם הנפה של מטענים והורדתם באמצעות מלגז המלגזה. אביזר זה של המלגזה הוא אחד ממאפייניה. אך עיקר ניצולה של המלגזה הוא העברת המטען ממקום למקום, כשהמלגזה נעה ככלי רכב לכל דבר. נראה, על כן, כי "עיקר יעודה" של המלגזה שבפנינו, הוא לשמש לתחבורה יבשתית. קביעתו ההפוכה של בית המשפט המחוזי אינה יכולה, איפוא, להשאר על כנה.

15. כדי למנוע אי הבנות, נחזור ונדגיש שעוסקים אנו במלגזה אשר תמונה שלה הוצגה בפנינו (ת1/1). במהלך הדיון בפנינו הוצגו בפנינו על ידי בא כוח המבקשת תמונות של כלים שונים, אשר לדבריו גם הם נקראים מלגזה. הפרטים הנוגעים לדרך תפעולם וליעודם של כלים אלה לא הובררו בפנינו. גם לא הוכח שכלים אלה כולם מכונים בשם מלגזה. לפיכך, ההתייחסות בפסק דין זה היא למלגזה אשר בתמונה ת1/1, אשר תוארה בפסק הדין של בית המשפט המחוזי כמצוטט לעיל. זוהי מלגזה אשר כדוגמתה קיימות מלגזות רבות בהן נעשה שימוש להובלת מטענים ממקום גיאוגרפי אחד למשנהו. מכאן, שמסקנתנו במקרה הנוכחי אינה מסקנה כללית, המתייחסת לכל "מלגזה" באשר היא. בכל מקרה ומקרה, יש לבחון האם המלגזה בה מדובר, על פי טיבה ועל פי סוגה, אוצרת בחובה סיכון תחבורתי שהוא הסיכון הדומיננטי בפעולתה. כך לדוגמא, אם יתברר כי יכולתה של מלגזה פלונית לשנע מטענים ממקום למקום הינה מוגבלת ביותר, וכי על פי טיבה היא משמשת בעיקר להרמת מטענים ולהורדתם, תתחייב המסקנה כי הייעוד התעבורתי הטמון בה אינו הייעוד הדומיננטי, וכי "עיקר יעודה" אינו לשמש לתחבורה יבשתית.

16. כמצוין לעיל, במקרים מסויימים עשוי להתברר עניין של מלגזות אשר עיקר יעודן אינו לשמש לתחבורה יבשתית. במקרים אלה לא תענה המלגזה לדרישות ההגדרה הבסיסית של "רכב מנועי", ויהיה צורך להכריע בשאלה האם אותן מלגזות יחשבו "מכונה ניידת הכשירה לנוע בכוח מיכני בכביש". בעניין זה, עיקר המחלוקת בין הצדדים נסבה בשאלה האם "הכשירות" הנדונה בהגדרה זו היא "כשירות פיזית" גרידא, או שמא מדובר ב"כשירות נורמטיבית", היינו כשירותה של המכונה הניידת לנוע בכביש על פי דיני התעבורה.

השופטת קמא סברה כי מדובר ב"כשירות פיזית". במרבית פסקי הדין אשר דנו בשאלה זו, ניתנה תשובה שונה, על פיה נדרשת "כשירות נורמטיבית" דווקא. כך ציין השופט ריבלין, בענין ת"א (ב"ש) 5/93 אלטיט נ' קרנית ואח', צלטנר 1731, 1734 כי "הכשירות ה'משפטית' היא המבחן הראוי לקביעת 'כושרה' של המכונה הניידת לנוע בכבישים". באופן דומה נפסקו פסקי דין נוספים בבתי המשפט המחוזיים, ראו: ת"א (חיפה) 850/87 אלרחמאן נ' בראשי ואח', צלטנר 188(ב); ת"א (נצרת) 663/90 יפרח נ' יינות אשקלון כרמי ציון בע"מ ואח' (דינים מחוזי כ"ו(2) 686); ע"א (ת"א) 434/93 קצנברג נ' קרנית, קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים, פ"מ תשנ"ו(א) 372); ת"א (חיפה) 937/92 דהאן נ' כהן ואח' (טרם פורסם); ע"א (נצרת) 145/95 עבדול כרים נ' "דולב" חברה לביטוח בע"מ (טרם פורסם). זו אף דעתו של פרופסור אנגלרד, אשר ציין בספרו הנ"ל בעמוד 24, כי "דומה כי הכשירות הזאת היא תוצאה של רישוי ולא של אפשרות פיסית".

גם דעתי נוטה לכך, שהכשירות בה דן מצב הריבוי בו עסקין הינה כשירות נורמטיבית. אך הכרעה בשאלה זו אינה דרושה לענייננו. ראוי, איפוא, כי נותיר את ההכרעה בסוגיה זו, על שלל שאלות המשנה הכרוכות בה, למקרה בו תידרש.

סוף דבר

17. על סמך כל האמור לעיל, מסקנתו של בית המשפט המחוזי, לפיה המלגזה בה עסקינן היא "רכב מנועי" כמשמעו בחוק הפיצויים, נותרת על כנה, אף כי לא מטעמיו. כן מוצדקת מסקנתו, שהארוע בו נפגע המשיב הינו תאונת דרכים במובן חוק הפיצויים. התוצאה היא, שהערעור נדחה.

המבקשת תשא בהוצאות כל אחד מהמשיבים 1 ו-4 בסך 7,500 ש"ח.

ש ו פ ט

הנשיא א' ברק:

ה נ ש י א

אני מסכים.

המשנה לנשיא ש' לוין:

המשנה לנשיא

אני מסכים.

השופט א' מצא:

ש ו פ ט

אני מסכים.

השופט י' זמיר:

ש ו פ ט

אני מסכים.

השופטת ט' שטרסברג כהן:

ש ו פ ט ת

אני מסכימה.

השופט י' טירקל:

ש ו פ ט

אני מסכים.

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט ת' אור.

ניתן היום, כג' באלול התשנ"ז (25.9.97).

ה נ ש י א המשנה לנשיא ש ו פ ט

ש ו פ ט ש ו פ ט ש ו פ ט ש ו פ ט

העתק מתאים למקור
שמריהו כהן - מזכיר ראשי
עכב/
E01.95006130