

בית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים

רע"א 10721/05

בפני: כבוד השופטת א' פרוקצ'יה
כבוד השופט א' א' לוי
כבוד השופט א' רובינשטיין

המבקשת: "אליהו" - חברה לביטוח בע"מ

נגד

המשיבים: 1. אברהם יונאן
2. מנאל אלבוטמה
3. חברת זלמן בראשי ואחיו בע"מ
4. תמיר בראשי
5. אולג ריבלוב

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בירושלים בתיק בר"ע 807/05 מיום 11.10.05 שניתן על-ידי כבוד השופטים מ' גל, צ' זילברטל ומ' מזרחי

תאריך הישיבה: ו' באב התשס"ו (31.7.2006)
בשם המבקשת: עו"ד עוזי לוי; עו"ד מחמוד דחלה
בשם משיבים 1-2: עו"ד ניהאד ארשיד
בשם משיבים 3-5: עו"ד שלמה שטיינר

פסק-דין

השופט א' רובינשטיין:

רקע

א. (1) בקשה לרשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בירושלים (השופטים גל, זילברטל ומזרחי) מיום 11.10.2005 בבר"ע 807/05, בגדרו נדחה ערעור על החלטתו של בית המשפט השלום בירושלים (השופטת באום – ניקוטר) מיום 11.4.2005 בתיקים מאוחדים א' 7253/02 ו-א' 7254/02, שעניינם סיווג האירוע שבו היו מעורבים המשיבים 1 ו-2 שעה שנסעו בכלי הרכב המבוטח ע"י המבקשת בכיטוח חובה. שני בתי המשפט הכריעו, כי המדובר ב"תאונת דרכים" כמשמעה בחוק

פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה-1975 (להלן חוק הפיצויים), ולא באירוע נזיקי "רגיל", אשר עליו חלה פקודת הנזיקין [נוסח חדש].

(2) ביום 31.7.01 בשעה 16:00 נסעו המשיבים 1 ו-2 ברכב המבוטח על ידי המבקשת, בשדרות גולדה מאיר בירושלים. במועד זה עסקו המשיבים 3 – 5 בכיצוע עבודות סלילה בתוואי כביש מס' 4, בין שדרות גולדה מאיר לשדרות יגאל ידן, שטרם הוכשר לנסיעת רכבים, תוך שהם עושים שימוש בחומר נפץ לשם פיצוצם של סלעים. כתוצאה מאחד הפיצוצים הועפו סלעים למרחק ניכר של 200 מטרים, ונחתו על הרכב שבו נסעו המשיבים 1 ו-2. כתוצאה מכך סבלו המשיבים 1 ו-2 נזקי גוף. המשיבים 1 ו-2 תבעו את המבקשת ואת המשיבים 3-5.

החלטות בתי משפט קמא

ב. (1) בית משפט השלום קבע בהחלטתו כי האירוע הוא "תאונת דרכים" כמשמעה בחוק הפיצויים. נקבע על-ידיו כי מתקיימת הדרישה לקשר סיבתי, כפי שפורשה בפסיקה, בין השימוש ברכב למטרות תחבורה ובין האירוע שגרם לנזקי הגוף של המשיבים 1 ו-2. לשיטתו אין משמעות לנתון שהסלעים התעופפו למרחק של 200 מטרים עד אשר נחתו על רכבם של המשיבים 1 ו-2, ולא להליך שגרם לכך, כיוון – וזו עיקר – שבסופו של דבר נחתו סלעים על רכב במהלך נסיעתו, קרי, כתוצאה מאירוע הנכלל במתחם הסיכון ששימוש תחבורתי מעין זה יוצר.

(2) בית המשפט המחוזי דחה את ערעור המבקשת וסמך את ידו על החלטתו של בית משפט השלום, בקבעו כי נזק הגוף נגרם עקב השימוש ברכב למטרות תחבורה. בבסיס ההחלטה עמד הנימוק כי בנסיבות העניין, תנועת הרכב, והמלכודת שהיווה לנוסעים, היו תרומה ממשית מספיקה לנזק ולעוצמתו, באופן המקיים את הקשר הסיבתי, כפי שפורש בפסיקה. על פסק-דינו של בית המשפט המחוזי השיגו המשיבים בפני בית משפט זה.

טענות המבקשת

ג. (1) בא כוח המבקשת, שהתאמץ לרדת לעומק הקשיים בתיק ולהציפם בשנית, מייסד את טענותיו על שני נדבכים עיקריים. ראשית, נטען כי מבחני השכל הישר והצפיות הנורמטיבית מורים כי אין לראות את האירוע כתאונת דרכים; זאת, מכיוון שלא התקיים לשיטתו קשר סיבתי משפטי בין ה"שימוש" שנעשה ברכב לבין התוצאה המזיקה. נטען כי יש ליישם במקרה שלפנינו את "מבחן השכל הישר" באופן עצמאי לצד "מבחן הסיכון", ושניהם גם יחד מורים שהנזק לא נגרם כתוצאה מהנסיעה ברכב.

מבחן השכל הישר אינו מתקיים, לפי הטענה, שכן הרכב שימש כזירה בלבד לאירוע התאונה בהתחשב, בין היתר, בכך שהפגיעה בו הייתה מקרית ובלתי מכוונת. בנוסף, הליך שבו סלעים מועפים ממרחק ניכר ומוטחים ברכב תוך כדי נסיעה, הוא בלתי צפוי לחלוטין. מבחן הסיכון אינו מתקיים, כך נטען, שכן הפיצוץ אשר כתוצאה ממנו נחתו הסלעים על רכבם של המשיבים 1 ו-2 הוא "אלמנט זר", שאינו נכלל במתחם הסיכון התעבורתי הנובע מהשימוש ברכב. לנוכח האמור, אין להחיל – כנטען – על האירוע את חוק הפיצויים, שכן עסקינן באירוע נזיקי רגיל, אשר עליו חלה פקודת הנזיקין.

(2) הנדבך השני בטיעונם של באי כוח המבקשת עניינו בטענה, כי למשיבים 3-5 אחריות בנזיקין כלפי המשיבים 1 ו-2. נטען כי המשיבים 3-5 התרשלו בשימוש בחומרי הנפץ, וכן כי נטל הראיה עליהם (שכן עסקינן בהתקיימותן של ההוראות מעבירות הנטל - "דברים מסוכנים" (ס' 38 לפקודת הנזיקין)), "הדבר מעיד על עצמו" (ס' 41 לפקודה); בנוסף, הפרו המשיבים הללו, כך נטען, את החובות החקוקות בחוק חומרי נפץ, תשי"ד-1954. לנוכח האמור, והחלטות בתי המשפט קמא, השוללות אפשרות לתבוע את המשיבים 3-5 (עקרון ייחוד העילה הקבוע בס' 8(א) לחוק הפיצויים), יוצא החוטא נשכר.

טענות המשיבים

ד. באי כוח המשיבים 3-5, מצידם, מבקשים להותיר על כנן את קביעותיו ומסקנתו של בית המשפט המחוזי. לטענתם, המשיבים 1 ו-2 נפגעו ב"תאונת דרכים", כמשמעה בחוק הפיצויים. פגיעת הסלעים ברכב היא לשיטתם אחד מן הסיכונים הטבעיים שבדרך בעת שימוש ברכב, ושימוש זה התממש. כאמור, הפיצוץ אירע בעת סלילת כביש במערכת הכבישים אליה משתייך גם הכביש בו נסעו המשיבים 1 ו-2, והרי לא תיתכן בניית כבישים ותחזוקתם ללא יצירת סיכונים כלשהם. בנוסף, היתה לטענתם לשימוש ברכב תרומה רלבנטית וממשית לקרות הנזק, שכן אין חולק כי עוצמת פגיעתם של סלעים ברכב משתנה בין תנועה לעמידה. מכיוון שבזמן הפגיעה היה הרכב בנסיעה, אין לראות ברכב זירה בלבד לאירוע. כן נטען, שאין נפקות למרחק שבו אירע הפיצוץ לעניין סיווג האירוע כתאונת דרכים, מה גם שנגרם כתוצאה מעבודות סלילת כביש. באי כוח המשיבים 3-5 מבקשים להתעלם מסוגיית רשלנותם, לכאורה, של שולחיהם, לנוכח פרשנותם להסכמה דיונית שהושגה בין הצדדים. לחלופין נטען, כי אין לכך כל רלבנטיות ביחס להכרעה העומדת על הפרק.

ו. המשיבים 1 ו-2 הותירו את ההכרעה שבמחלוקת בין המבקשת לבין המשיבים 3-5 לשיקול דעתו של בית המשפט.

ז. אזכיר כי ניסינו להביא את המבקשת והמשיבים 3-5 לידי פשרה, והדבר לא צלח.

דיון

ח. (1) אציע לחברי ליתן רשות ערעור, לדון בבקשה כבערעור ולקבלו.

(2) בטרם אדרש למקרה לגופו, אציין כי הדעת נותנת שהתיק לא היה מגיע לדיון בערכאות אלמלא ייחוד העילה, קרי, הוראת הדין כי אין למי ששילם פיצויים לפי חוק הפיצויים זכות חזרה אל מזיק צד שלישי. סעיף 8(א) לחוק הפיצויים, הקובע את עקרון ייחוד העילה, שולל את עילת תביעה על פי פקודת הנזיקין בשל נזקי גוף ממי שתאונת דרכים מקנה לו עילת תביעה על פי חוק הפיצויים:

“העיקרון הוא כי מי שתאונת דרכים מקנה לו עילת תביעה על פי חוק זה לא תהיה לו עילת תביעה על פי פקודת הנזיקין. כתוצאה מכך רעיון ייחוד העילה משפיע השפעה מכרעת על זכות החזרה... נוכח ייחוד העילה בס’ 8(א) לחוק, אין למי ששילם פיצויים לפי החוק זכות חזרה אל מזיק צד שלישי, יהא אשמו אשר יהא. המקרה האפשרי היחיד הוא החריג המצוי בס’ 8(א) לחוק, דהיינו מזיק צד שלישי שגרם לתאונה במתכוון בנסיבות הנתפסות על ידי הסייג של הגדרת ‘תאונת דרכים’ (אנגלרד, פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, ירושלים 2005, עמ’ 383 – 385, להלן אנגלרד).”

סעיף 8(א) התפרש ע”י הפסיקה (ע”א 3765/95 חוסיין נ’ טורם, פ”ד נ(5), 573, 589 (השופט - כתארו אז - אור)), כהוראה מהותית, המונעת תביעת השתתפות כלפי האחראי לנזק שנגרם עקב מעשי רשלנות. על הטענה בעניין זה כי בכך יש משום פגיעה בתכלית דיני הנזיקין להרתעה מפני רשלנות, עומד ד’ מור במאמרו “גורם ההרתעה במלחמה בתאונות הדרכים”, (ספד לובנברג, ד’ פרידמן ו-” שילה עורכים, תשמ”ח) 257, כמובא על-ידי השופט אור (עמ’ 588); לשיטתו של פרופ’ מור שיקולי הקצאת משאבים והפנמת עלויות, מצדיקים כי גורמים רשלניים אשר גרמו לתאונות דרכים ישאו בנזק; ועוד, הקניית אפשרות לתביעות חזרה נגד גורמים כאלה עשויה כנאמר לפתור את בעיית היעילות:

"במקרה כזה היה מובטח פיצוי לנפגעים, שכן תביעותיהם היו מוגשות כנגד משתמשים ומבטחים, ובאותה עת היו תביעות החזרה של המבטחים מביאות להפנמת אותן הוצאות תאונות להם אחראים אותם גורמים אחרים" (שם, 291; מצוטט בפרשת חוטיין נ' טורם, בעמ' 588).

בדרך שונה מבקש להגיע לתוצאה צודקת פרופסור אנגלרד, המצדד בהטלת העלויות הנובעות מנזקים שנגרמו ברשלנות על ידי מי שאינם אחראים על פי החוק, בדרך של השתתפות של אותם גורמים במימון הביטוח (אנגלרד, "הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים", 1973, משפטים ה', 431). על אנומליה הנוצרת בין מרכיב האשמה בהתנהגות אחרים שגרמו לתאונה לבין חוסר היכולת של הביטוח לחזור אליו בדרישת שיפוי, עומד גם השופט אליעזר ריבלין בספרו:

"האחריות יוחדה, לכאורה, לנוהג ולמתיר השימוש, בעוד מזיקים אחרים, כמו האחראים על תחזוקת הכבישים, יצרני הרכב וגורמי סיכון אחרים, פטורים מאחריות... בפועל הפיתרון האופטימלי לשאלת הצורך ליישב הבטחת פיצוי מהיר ומספק לכלל הנפגעים בתאונות מוטוריות לבין הצורך לשמר את יסודות ההרתעה והתמריץ למניעת נזק (או לפחות הבטחת גיבוי הביטוחי) מצד גורמי סיכון אחרים עשוי להמצא בדרך אחרת... אין היא מחייבת מתן פטור מכל חובת השתתפות של מזיק אחר, ובלבד שלא יהא בכך כדי לפגוע ביעילות ההתדיינות... הנפגעים יופנו אל כתובתם של המשתמשים ברכב לקבלת מלוא נזקם, אך אלה האחרונים יוכלו לחזור על מזיקים אחרים, שגרמו לנזק או השתתפו ביצירתו. אפשרות כזו אינה קיימת כיום בדין המצוי" (א' ריבלין, תאונות הדרכים: סדרי דין וחשוב הפיצויים (מהדורת 1999), עמ' 37-38, להלן ריבלין).

עוד ראו דברי השופט ריבלין בע"א 4204/98 המוסד לביטוח לאומי נ' מדינת ישראל (פרשת גשר שפירים), פ"ד נג(4) 867, 879.

למרות הקריאה, בספרות ובפסיקה, להביא לשינויו של הדין באופן כזה או אחר שיאפשר את תיקון האנומליה אשר שבה לכאורה חוטא נשכר - נותר הדין על כנו. אילו התקבלה עמדת המשיבים 3-5 בענייננו, היה הגורם האמיתי לנזק, גורם שעל תרומתו העיקרית אין באמת חולק מהותית (להבדיל מטענות משפטיות שעורך דין טוען לטובת שולחו כידו הטובה) - קרי, משיבים אלה - יוצא פטור בלא כלום. מלבד עניין משפטי, בעיני יש בכך קושי ופגם מוסרי שאין להקל בו ראש. לא אוכל שלא להצטרף

לקריאה זו, בתקווה שלא ירחק היום ויתוקן גם עיוות זה, בד בבד עם שמירה על תכליות חוק הפיצויים, שטעמן כשלעצמו לא פג ואף התחזק לדעתי כחלוף השנים.

ט. (1) תפיסה זו משתלבת בגישת המשפט העברי שעניינה אי גרימת נזק לזולת, גישה העוברת בו כחוט השני: "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). 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 לישב ולשמור שלא יזיק" (שולחן ערוך, חושן משפט, תי"ח י"ב, ההדגשה הוספה - א"ר). היטיבו לבטא את העיקרון בעלי התוספות בנסחם את העיקרון ההלכתי המבטא מעלה מוסרית "דיותר יש לו לשמור שלא יזיק משלא יזוק", חובתו של אדם לשמור יותר שלא להזיק מאשר לא להינזק (תוספות בבא קמא כ"ג ב' דיבור המתחיל "הכ"י", לניתוח הכלל בהקשר משפטי זה ראו גם פסק דינו של השופט הרב אסף, ע"א 3/51, "דן" בע"מ נ' מנדלבוים, פ"ד ו(2), 817, 825-827). אכן, אף בנזק עקיף ("גרמא") שלפי ההלכה פטור בו המזיק מתשלום, חייב אדם להרחיק מה שעלול לגרום נזק לזולת, ואף שהמדובר בדברים שגם אם יזיקו יהיה פטור מלשלם; הסיטואציה מוגדרת כפטור אבל אסור (ראו אנציקלופדיה תלמודית, ערך הרחקת נזיקין, כרך י', תרכ"ח, וראו גם ע"א 285/73, לגיל טרמפולין וציוד ספורט נ' אסתר נחמיאס, פ"ד כט(1) 63, 79 (השופט קיסטר); רע"א 418/03, אוסם תעשיות מזון בע"מ נ' סמג'ה יעקב, פ"ד נט(3) 541, 548).

(2) האיסור במקום של פטור מבטא חובה מוסרית; זו עשויה להתרגם לחובה משפטית "דכל גרמא בנזיקין מחייבין את הגורם לסלקה" (שו"ת הרשב"א - ר' שלמה בן-אדרת - ספרד, המאות הי"ג-הי"ד, אלף נ"ב; הגהת הרמ"א לשולחן ערוך, חושן משפט, שפ"ו ג'. עוד ראו בעניין חובות מעין-משפטיות כגון לפנים משורת הדין, אצל משה זילברג, "משפט ויושר", כך דרכו של תלמוד, 97 ואילך, וכן ע"א 6370/00, קל בנין בע"מ נ' ע.ר.מ. רעננה לבניה והשכרה, פ"ד נו(3) 289, 306 (השופט אנגלרד)).

(3) הגישה שתוארה לעיל היא גישתו של המשפט העברי לאירועי הדרך (ראו פרשת אוסם בעמ' 569-575) המוצאת את ביטויה הראשוני במשנה בבא קמא ג', א': "המניח את הכד ברשות הרבים ובא אחר ונתקל בה ושברה פטור (השובר - א"ר), ואם

הוזק בה בעל החבית חייב בנזקו". הטעם לפטור הניתן למהלך בדרך השובר כלים דרך הילוכו הוא, כהסבר התלמוד (בבלי בבא קמא כ"ז, 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 לעיוני ומיזל (ושקשה לך, היה עליו לעיין בדרכו וללכת (כלומר להיזהר) - א"ר), אין דרך בני אדם להתבונן בדרכים", ולפיכך בעל הכלים חייב בנזקי הנתקל (למעט אם הלה שבר את הכלים במזיד). בעלי התוספות נוקטים, כאמור, "דיותר יש לו לשמור שלא יזיק משלא יוזק" (וראו גם תוספות ש"ס, כ"ג א' דיבור המתחיל "ולייחייב בעל הגחלת"), כלומר, האחריות מוטלת על בעל החבית שהונחה בדרך שלא להזיק באמצעותה. ההלכה עוסקת רבות בדיני נזיקין, שיש בהם תיקון המידות ועשיית הטוב; בתלמוד הבבלי (בבא קמא ל', א') אומר האמורא רב יהודה, "האי מאן דבעי למהוי חסידא לקיים מילי דנזיקין" (המבקש להיות חסיד יקיים ענייני נזיקין - א"ר). והאמורא רבא אומר "מילי דאבות ואמרי לה מילי דברכות" (דברי מסכת אבות ויש אומרים, דברי מסכת ברכות). לעניין הנזיקין אומר הפרשן מהרש"א (ר' שמואל איידלש, פולין, המאה ה"ט"ז) כי המקיים דברי נזיקין "יכול לתקן מעשיו שיהיה טוב לבריות". על כך כותב בעל "חפץ חיים" (ליקוטי אמרים, ט'), כי בשנותיו של רב יהודה עסקו בכל לימודם בנזיקין וחסידותם היתה להישמר מכל נזק, ולוא עקיף (גרמא) ואף על-ידי לשון הרע, קרי, כל עניין שיגרום לפגיעה בגופו ובמונו, לכן היה העיקר לשמור עצמו מכל נזק לזולת; עוד ראו הרב ש"י וינגורט, מבוא לקובץ מילי דנזיקין, ישיבת מקור חיים, עמ' 9-10. זאת, תוך גישה רעיונית של הצורך לרחוק מנזק. התפיסה העולה לכאורה היא גישה מרחיבה של אחריות כלפי המצויים בדרכים וההולכים לתוכם, שחובת הזהירות המוטלת עליהם קטנה מזו של זולתם, שהוא מקור הנזק, ואשר חובת הזהירות המוטלת עליו מוגברת. על כן, מקום בו מפצה אדם את חברו על לא עוול בכפו, טוב יעשה המחוקק אם יתיר לו לחזור למעוול, כעניין מוסרי. במובן מוסרי אולי ניתן גם להחיל על כך גם את הדוקטרינה של עשיית עושר שלא במשפט.

י. מסגרתו הנורמטיבית של הערעור נסבה על משמעותה של "תאונת דרכים" כהגדרתה בסעיף 1 לחוק הפיצויים, הנסמכת על שישה יסודות (המאורע עצמו; קרות נזק גוף; קיום קשר סיבתי; רכב מנועי; השימוש בו; מטרות תחבורה). זה לשון ההגדרה הבסיסית:

"תאונת דרכים" - מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה..."

בצד ההגדרה הבסיסית פרש החוק המתוקן את כנפיו על שלושה מצבים אשר יוצרים בהתרחשותם חזקה חלוטה ("חזקה מרבה") בדבר קיומה של "תאונת דרכים", בלא שנתקיימו בהם כל יסודות ההגדרה והם התפוצצות רכב בשל רכיב שלו, אף אם אירעה על-ידי גורם חיצוני, או פגיעה ברכב שחנה במקום אסור, או עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב כשלא שונה ייעדו המקורי; וכן הוציא מגדרו – מועט – מקרים בהם נגרמה הפגיעה בתובע כתוצאה ישירה "ממעשה שנעשה במתכוון כדי לגרום נזק לגופו או לרכושו של אותו אדם", או כתוצאה מפגיעת איבה כמשמעותה בחוק התגמולים לנפגעי פעולות איבה, התש"ל-1970, גם אם נתקיימו יסודות ההגדרה הבסיסית, ואף כשקמה חזקה חלוטה מרבה כאמור (רע"א 8061/95 עוזר נ' אררט חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ(3) 532 (הנשיא ברק)).

את האירוע בו נפגעו המשיבים 1 ו-2 יש לבחון בראי ההגדרה הבסיסית; אין מחלוקת כי המשיבים 1 ו-2 עשו "שימוש" "ברכב" בעת "האירוע" "למטרות תחבורה", וכן שנגרמו להם "נזקי גוף". נותר לבחון איפוא אם נתקיים קשר סיבתי בין השימוש התחבורתי שעשו המשיבים 1 ו-2 ברכב לבין התוצאה המזיקה: "עקב".

קשר סיבתי - עובדתי

י"א. הקשר הסיבתי העובדתי, המתמצה לרוב בסיבה בלעדית אין (CONDICIO SINE QUAE NON) לקרות הנזק (ראו טדסקי, דיני הנזיקין (מהדורה שניה, ירושלים, 1976), עמ' 184), אחד הוא – להבדיל מן הסיבתיות המשפטית - באחריות על פי אשם ובאחריות מוחלטת (ע"א 248/86, עזבון חנשוילי לילי ז"ל נ' רותם חברה לביטוח, פ"ד מה(2), 529, 559 (השופט נתניהו)). הסיבתיות העובדתית עניינה בזיקה בין גורם פלוני לבין התוצאה המזיקה, ובענייננו, בין השימוש ברכב למטרות תחבורה לבין נזקי הגוף. בחינת הזיקה תיעשה במבחן תחבורתי (אנגלרד, עמ' 125). אין חולק, כי אלמלא נסעו המשיבים 1 ו-2 ברכב, קרי, עשו בו שימוש למטרות תחבורה, לא היה נגרם להם נזק גוף. לנוכח זאת, קשר סיבתי - עובדתי נתקיים בסוגיה שבפנינו.

קשר סיבתי - משפטי

י"ב. המבחן שנקבע בפסיקה לבחינת הקשר הסיבתי המשפטי היה בתחילה מבחן הסיכון, שהועדף בדעת הרוב בפרשת שולמן בע"א 358/83 רחל שולמן ואח' נ' ציון חברה לבטוח בע"מ, פ"ד מב(2), 841 (עמ' 877). על פי מבחן זה שימוש ברכב יהא

גורם ממשי לנזק הגוף שנגרם, אם הנזק מצוי בתחום הסיכון שהשימוש ברכב יוצר, ואשר בגינו ביקש המחוקק ליתן פיצוי:

"השאלה היא, מהו הסיכון אותו ביקש המחוקק למנוע, ומשנקבע 'מתחם של סיכון', כל תוצאה מזיקה, הנופלת לתוך אותו מתחם, מקיימת את הקשר הסיבתי המשפטי הנדרש" (ע"א 145/80, שלמה ועקנין נ' המועצה המקומית בית שמש, פ"ד לז(1) 113, 146 (השופט – כתארו אז – ברק).

עמד על כך הנשיא ברק גם בפרשה אחרת:

"מבחן זה ראוי הוא לאחריות על פי חוק הפיצויים. הוא תואם אחריות שאינה מבוססת על אשמה. הוא יוצר קשר ראוי בין השאלה הסיבתית לבין תכלית החוק. הוא מבוסס על שיקולים של מדיניות משפטית, המתחשבים באינטרסים ובערכים אשר החוק נועד להגשימם. (ע"א 6000/93, עזבון המנוח פואז קואסמה נ' האשם רג'בי, פ"ד נ(3) 661, 671, להלן: פרשת קואסמה).

במקביל למבחן הסיכון הוצע מבחן "השכל הישר" כמבחן בלעדי לבחינת הקשר הסיבתי המשפטי. על-פי מבחן זה, על הקרבה הרעיונית של השימוש ברכב לנזק הגוף להיות מעבר למקריות מזדמנת בלבד. אותם מקרים בהם הסיכון בא לידי מימוש מקרי, ולא רלבנטי, שעה שנעשה שימוש ברכב, אינם מקיימים את הקשר הסיבתי הנחוץ (ריבלין, עמ' 217). בעמדה זו צידד השופט א' גולדברג (בדעת מיעוט) בפרשת שולמן:

"... לא מבחן הסיכון הוא המבחן הראוי לקשר הסיבתי-משפטי, אלא מבחן "השכל הישר", הבוחן את הקרבה (הרעיונית) של ה"שימוש" לנזק. במילים אחרות, הקובע לפי מבחן זה הוא מידת תרומתו של ה"שימוש" ברכב להתהוות התוצאה המזיקה. תרומה יחידה או תרומה של ממש, ממילא תהיה גם "גורם ממשי" לנזק. על-פי מבחן זה לא תהיה זו תאונת דרכים אם ניזוק אדם בהיותו ברכב מעץ שנפל על הרכב, מסלע או מרימון שניזרקו על רכב חולף או מרסיסיו של מוקש שהתפוצץ (שלא כתוצאה מעליית הרכב עליו ושלא כתוצאה מנסיעת הרכב). אולם תהיה זו תאונת דרכים אם כתוצאה מאחד הארועים הנזכרים איבד הנהג את שליטתו ברכב ונגרמה תאונה, או שנפגע הרכב, וכתוצאה מכך ארע הנזק" (עמ' 877; הדגשה במקור).

י"ג. (1) עם קבלת תיקון מס' 8 לחוק הפיצויים על-ידי המחוקק, התקבעה התפיסה כי מבחן הקשר הסיבתי המשפטי הוא מבחן משולב של מבחן הסיכון ומבחן השכל הישר (פרשת קואסמה, עמ' 672). מבחן הסיכון מתוחם על ידי מבחן השכל הישר, ויש להוכיח כי השימוש ברכב מנועי אכן תרם תרומה רלבנטית ממשית כלשהי להתרחשות הנזק (דנ"א 4015/99 - רותם חברה לביטוח בע"מ נ' נאסיף מזאוי, פ"ד נז(3), 152-145, להלן פרשת מזאוי, התיק הוכרע ברוב דעות, כנגד דעתה החולקת של השופטת שטרסברג-כהן). עמד על כך שם (עמ' 160) השופט (כתארו אז) אור:

"מבחן כללי זה מסייע לגדר את גבולות הקשר הסיבתי-משפטי לנסיבות מתאימות. על-מנת שנזק ייגרם עקב שימוש ברכב מנועי, נדרש כי נקודת המגע בין השימוש והסיכון לא תסתכם ב"הזדמנות" בלבד. קשר סיבתי יישלל מקום שההתנהגות בו תורמת לאירוע גורם הנזק רק במונחים של הימצאות הניזוק ברכב מבחינת הזמן והמקום, אך לא משום בחינה רלוונטית אחרת לעניין שימוש ברכב".

אכן, הנשיא ברק והשופט בך התלבטו שם בגון אלה וסברו כי הללו מהווים חלק מסיכוני הדרך.

למרבה הצער, תיקון 8 לא צלח בהגשמת תכליתו לפישוט המבחנים בנושא תאונות הדרכים (ראו דברי הנשיא ברק בפרשת אוטוס הנזכרת, בעמ' 566-568, וכן דברי השופט (כתארו אז) ריבלין בעמ' 552-553, והערתי בעמ' 568-569).

(2) עינינו הרואות, כי ניסיונות הפסיקה "להציב את כל המקרים במקומם הראוי במסגרת חוק הפיצויים או מחוצה לו, על סמך ניתוח אנליטי המבחין הבחנות דקות בין סוגי המעשים אשר בעטיים התחוללה התאונה (מעשה מכוון, לא מכוון), מצב הרכב (חונה או עומד), אופן הפגיעה (ישירה או עקיפה; מחוץ לרכב או בתוך הרכב) וכיוצא באלה הבחנות, אינה עולה יפה" (דברי השופט אור בפרשת מזאוי, עמ' 159). (ראו השופטת שטרסברג-כהן בת"א (ת"א) 1869/80 ביטון נ' שמש, פ"מ תשמ"ט(ג) 165). עסקינן במצב משפטי שתיתכן בו גבוליות, לפעמים אף גבוליות קשה. התמודדות עם גבוליות זו נעשית על-ידי מבט רחב אל כלל נסיבות המקרה, ושימוש במבחני עזר כמו "מבחן הזירה" (ראו פרשת מזאוי, דברי השופט אור בעמ' 162, ומנגד דברי השופטת שטרסברג-כהן בעמ' 169). תיתכן דעה (שבוטאה על-ידי השופטת שטרסברג-כהן בדעת מיעוט בפרשת מזאוי, שם, כי:

“אין מקום להבחנות העשויות להקשות על מתן מענה
במצבי גבול;”

אך השאלה היא עד כמה ניתן להרחיב את יריעת הביטחון הסוציאלי אל עבר סיכונים שמעבר לגבולות השכל הישר, ובסופו של יום, כפי שציין פרופ' אנגלרד בהקשר קרוב, באים להבחנות קזואיסטיות, ו"זהו גורלו של כל מבחן בסוגיה מורכבת זו" (עמ' 114). דומה כי אין מנוס, ועוד נשוב לכך להלן.

(3) מבחן הזירה, שהתפתח בפסיקה כמבחן עזר למקרי גבול קשים, נועד להפיג את הערפל המשפטי ולסייע לגדר את גבולות הקשר הסיבתי-משפטי לנסיבות בהם אין הרכב משמש אך זירה לאירוע, אלא מהווה "גורם ממשי" בו. מבחן כללי זה להחלטה אם השימוש ברכב גרם לנזק גופני אם לאו, בין תרומה מקרית לבין תרומה רלבנטית (ראו: ריבלין, עמ' 218). עמד על כך השופט אור:

“הנני סבור כי "מבחן הזירה" – דהיינו – המבחן אם הרכב שימש רק כזירה לאירוע או האם השימוש בו גרם לאירוע המזיק – אינו מסתמך על האבחנה אם מדובר במעשה מכוון או רשלני, מצב הרכב בעת קרות הנזק, זוית ואופן הפגיעה וכיוצא באלה. נקודת המבט היא רחבה יותר והיא בוחנת, על פי מבחן השכל הישר, האם השימוש שנעשה הרכב תרם באופן רלבנטי ממשי לקרות הנזק. רק אם התשובה לכך חיובית, נאמר שקיים קשר סיבתי מבחינה משפטית בין השימוש ברכב לבין נזק הגוף שנגרם. ודוק, אין מבחן השכל הישר בא להמיר את מבחן הסיכון, אלא להגמישו ולהתאימו למקרי גבול קשים...” (פרשת מזאורי, עמ' 162).

ד"ר. המשיבים 1 ו-2 נפגעו מסלעים שפגעו בהם שעה שנסעו במכוניתם, לאחר שהועפו מעוצמת פיצוץ מרחק של 200 מטרים ממקום הפיצוץ. נראה, כי הרכב בו נהגו המשיבים 1 ו-2 היווה רק זירה לאירוע, וזאת כיוון שלא ניתן לאתר קשר רלבנטי ממשי בין התרחשות הנזק לשימוש ברכב; סיכון מעין זה אינו מיוחד לעוברי דרכים, והוא יכול להתרחש בכל מקום בו מצויים בני אדם. אולם מסענו המשפטי אינו מסתיים בנקודה זו, שכן עלול לטעון הטוען כי השימוש ברכב היווה "גורם ממשי" באירוע, שהוא מעבר לזמן ומקום, ובלעדיו לא היה האירוע מתרחש כפי שהתרחש. לטעמי ניתן לטעון לכל היותר כי מהירות הנסיעה – ואין לפנינו פרטים על כך – יכלה להגביר את חומרת הנזק, אך דבר זה אינו משליך על עצם המאורע גורם הנזק, קרי, פגיעת הסלעים ברכב. חוזרים אנו איפוא לכך שאין המדובר בסיכון האופייני לעוברי דרכים ככאלה. מכל מקום, במקרים מסוימים – מקרי גבול קשים – ניתן לצמצם את חוסר הבהירות על-

ידי מבחן חלופי; ענייננו הוא, דומה כי מקום בו מעורב באירוע אלמנט זר שהשכיחות למעורבותו באירועים מעין אלה נמוכה מאוד ונדירה, ואינה שונה ממעורבותו האפשרית בזירות אחרות, אין המדובר בתאונת דרכים כמשמעותה בחוק הפיצויים. נבאר את עמדתנו להלן, ובראשית הדברים אזכיר בהסכמה את דברי השופטת נתניהו בפרשת חננשווילי הנזכרת (עמ' 559) באשר לחובת הזהירות המושגית, "שכל כולה היא עניין של מדיניות משפטית. באמצעותה של מדיניות זו חולש בית המשפט על תחום האחריות המשפטית בנוזיקין. כאן בא לידי ביטוי כוח היוצר של בית המשפט, המיישם את תפיסותיה של החברה, תחושת הצדק שלה ודרכה. אלה אינם קופאים על שמריהם. הם נעים תמיד, מתפתחים ומשתנים". כללי ההכרעה שאליהם נדרש השופט ריבלין בפרשת אוסט (עמ' 552-553) עומדים לבחינה תדיר.

מבחן העזר החלופי להחרגת אירוע נזק מהגדרת תאונת דרכים

ט"ו. במשפט הפלילי "... רשלנות תורמת אינה משמשת, כידוע, טענת הגנה מפני אישום פלילי..." (מ"מ הנשיא – כתארו אז – זוסמן, ע"פ 475/72 פנקס נ' מ"י, פ"ד כז(2), 617, 625) כל עוד אין היא מנתקת את הקשר הסיבתי. כדי ש"גורם זר מתערב" ינתק את הקשר הסיבתי - צריך שיתקיים אירוע שמחוץ לצפיות הסבירה. ככל שהיה על אדם סביר לצפות את מעורבות הגורם הזר, הקשר הסיבתי מתקיים. בע"פ 402/75 אלגביש נ' מ"י, פ"ד ל(2) 561, 576, ציין השופט (כתארו אז) שמגר:

"... יש לבחון כל מקרה לאור נסיבותיו המיוחדות ורק לאורן ניתן לקבוע אם הייתה חובה לחזות מראש את אשר קרה... יש נסיבות בהן נסיק כי המזיק צריך היה לצפות באופן סביר אפילו למעשה התאבדות (כגון, אם השאיר נשק במקום בו שוהים חולי נפש) ויש מקרים בהם מעשה רשלנות חמור מצד גורם מתערב זר, צריך היה להיות בגדר הצפיות הסבירה והדוגמה של מי שמשאיר חומר או מכשיר מסוכן בידי ילדים ממחישה זאת היטב".

התערבותו של גורם זר, המשתלב במעשה הרשלנות המקורי או בא אחריו, ואשר נוטל חלק ביצירת הנזק, אין בה כשלעצמה כדי לפטור את גורם הנזק הראשוני מן האחריות. כדברי הנשיא אגרנט בע"א 23/61, סימון ואח' נ' מנשה, פ"ד יז(1), 449,

: 467

"... מעשהו הרשלני של המזיק השני (שגרם, במישורין' לתאונה), לא די בו כדי שיינתק' הקשר הסיבתי בינה

לבין המעשה הרשלני של המזיק הראשון (שיצר את הסיכון), אם עובדת קרות התאונה היא עצם הדבר שעלול היה לקרות עקב רשלנותו של זה ואשר מחובתו היה איפוא לחזותו מראש...".

מבחן הגורם המתערב הזר, שנשאב גם לדיני הנזיקין כחלק אינטגרלי ממבחן הצפיות (ע"א 7021/99, עזבון המנוח שלומי ויצמן נ' בן ציון סלע, פ"ד נו(1), 822, 833, 834 (הנשיא ברק)). מתייחס אמנם מיסודו למשטר של אשם, אך ניתן להתאימו על נקלה לחוק הפיצויים, בו מתקיים משטר של אחריות מוחלטת, הנשלט על-ידי מבחני הסיכון והשכל הישר ולא על-ידי מבחן הצפיות. התערבותו של גורם זר תנתק את הקשר הסיבתי אם אינה מהווה מימוש של סיכון; "זרות" הגורם המתערב היא ביחס למכלול התחבורתי בו התרחש האירוע, קרי, הרכיב הנתפס כ"זר" או מחוללו של רכיב זה אינם חלק אינטגרלי מהסביבה התעבורתית שבו עושה הרכב את דרכו. ככל שיעוד הגורם המתערב או מחוללו, כפי שהתבטא באירוע, הוא תחבורתי, הריהו מהווה חלק מן המכלול התחבורתי, ולפיכך חלק מן הסיכון שבשימוש ברכב, תהא שכיחות הגורם המתערב באשר תהא. ודוק: מחוללו של האלמנט המתערב צריך שיהא בדרכו של הרכב המעורב באירוע, גם במוכן של שולי הדרך, שאם לא כן, אינו נופל בגדר הסיכון שבשימוש ברכב המעורב.

ט"ז. לאמור יש לצרף את רמת השכיחות המועטת של קיום הגורם המתערב באירועים מעין אלה. אכן, ניתן לתאר את שרשרת גרימתו של הנזק כמורכבת משלוש חוליות - השימוש ברכב, התנהגויותיהם של אחרים והנסיבות. ההכרעה בדבר הקשר הסיבתי עניינה שקלול החוליות השונות, הנמדד בהסתברות היתכנותן. גישה זו, שפיתח פרופ' גלעד בהקשר משטר של אשם (י' גלעד, "הסיביות במשפט הישראלי – בחינה מחודשת", משפטים יד (תשמ"ד), 21, 22), בוחנת את הסיכון שבשימוש ברכב למטרות תחבורה אל מול הנסיבות הפרטניות של המקרה וההסתברות להיתכנות מעשייהם של אחרים בהקשר לו. על פי גישה זו, אבן הבוחן היא ההסתברות ששימוש ברכב למטרות תחבורה יוביל לתהליך גרימה שסופו בנזק נשוא התביעה, שעה שהסתברות זו עומדת ביחס ישר להסתברותם של שני סוגי החוליות האחרות בתהליך הגרימה, קרי, מעשייהם של אחרים ונסיבות אובייקטיביות. ככל שהסתברותם של האחרונים קטנה יותר, והנסיבות החיצוניות המעורבות בהיווצרות הנזק נדירות יותר, כך תקטן ההסתברות ששימוש ברכב יוביל לנזק, דהיינו, ניטה לסבור כי האירוע אינו מהווה מימוש הסיכון שבשימוש ברכב. אם, לעומת זאת, להתרחשויות המובילות לנזק הסתברות גבוהה, כי אז תגדל ההסתברות ששימוש ברכב יתממש לכלל נזק, וניטה לראות את האירוע כמממש את הסיכון שבשימוש ברכב; אולם גישה זו תהיה בלתי שלמה אם נבחן את

האירוע רק במשקפיים של סטטיסטיקה, שהרי ישנם סיכונים ייחודיים לעוברי דרכים שהסיכוי להתממשותם זעיר, ועדיין נראה אותם כנופלים בגדר הסיכון שבשימוש ברכב (כמו נפילת גשרים, שתידון להלן); על כן יש לצרף לבחינה הסטטיסטית את "זרות" האלמנט המעורב, קרי, את ריחוקו המהותי (ובמקרה דנא, גם הפיסי) מן הנפגעים.

י"ז. כללם של דברים: אימתי אירוע בו נעשה שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה ושנגרמו בו נזקי גוף, לא יחסה תחת כנפי הגדרתה של תאונת דרכים? התשובה: ככל שהיה מעורב בו אלמנט זר, אשר השכיחות למעורבותו באירועים מעין אלה נמוכה מאוד, ואינה גבוהה ממעורבותו בזירות אחרות. בהתקיים שני תנאים מצטברים אלה, ייראה האירוע כאירוע נזיקין שאינו תאונת דרכים.

דוגמאות ליישום מבחן העזר

יח. למבחן זה ניתן למצוא סימוכין בכתבי מלומדים ובפסיקה. על מימד ההסתברות כמבחן עזר עמד בספרו השופט ריבלין, כאינדיקציה הנוספת לבחינת הרכב באירוע "כמעין מלכודת בה נתפס הנהג":

"גם אמת המידה של 'השכיחות', כשלעצמה, אינה שרירותית והיא יפה לכל המבחנים הרלבנטיים. מבחן 'השכל הישר', הבוחן את משקלן היחסי של החוליות השונות בשרשרת הסיבתית, סומך אף הוא על הנתון ההסתברותי: בצד המעשה הנבחן (כאן: 'השימוש ברכב') מצויות חוליות אחרות בשרשרת הסיבתית – התנהגויותיהם של אחרים ונסיבות 'אובייקטיביות' (ריבלין, עמ' 219, הערת שולים 45).

ישנם גורמים הזרים מעצם טבעם למכלול התחבורתי, אולם מכיוון ששכיחות התרחשותם באירועים מעין אלה גבוהה יחסית, התקבלו בפסיקה כתאונות דרכים. אבנים שהותזו אל עבר רכב בעת שעשה את דרכו וגרמו לנזקים בגוף יצרו תאונת דרכים כמוכנה בחוק (אנגלרד, עמ' 154), וזאת כיוון שהמדובר באירוע שהתחולל על-ידי גורם תחבורתי. אירועים של ידוי אבנים לעבר כלי רכב נתפסו כתאונות דרכים (עד להחרגת פעולות האיבה בתיקון מס' 8), למרות שאין מדובר באירוע שמחוללו תחבורתי, וזאת אך בשל שכיחותם הגבוהה בדרכים. עמד על היבט השכיחות בהקשר זה גם השופט – כתארו אז - ברק בפרשת שולמן:

"...גישתי אינה נעוצה בעצם העובדה, שנוסעי המכונית היו אותה שעה במקום. זוהי דרישה של סיבתיות שהינה תנאי הכרחי, אך לא מספיק. גישתי נעוצה בעובדה שמוקשים, רימונים, אבנים ומטעני דרך הם סיכונים שנוסעי רכב נתקלים בהם מידי פעם בתוך המכונית, וזו יוצרת סיכון מיוחד של מלכודת בה נתפס הנהג" (עמ' 874, הדגשה הוספה – א"ר).

מימד זה של שכיחות מצא את ביטויו גם בע"א 1985/85 עמישב קורקט נ. ירדניה
חברה לביטוח בע"מ, פד"י מב (3) 156 (השופט בך):

"זריקת אבנים על רכב נע בכבישים, בזדון, מתוך מניעים עוינים שונים ומשונים, הפכו לצערנו, לאירוע שכיח, והסיכוי להיתקל במאורע כזה ולהיות מעורב בו כקורבן אפשרי הינו אחד הסיכונים הטבעיים, המתלווים לתנועה בכבישים" (עמ' 158, הדגשה הוספה – א"ר).

ואולם, יתר על הדרישה ששכיחות מעורבותו של האלמנט הזר תהיה נמוכה מאוד, נדרש גם שהשכיחות לא תהיה גבוהה יותר משכיחות מעורבותו בזירות אחרות. הסתברות גבוהה מהממוצע בדרכים דווקא, יכולה להעיד על מתאם בין האלמנט המתערב לבין המכלול התחבורתי, ועל היותו סיכון רלבנטי לעוברי דרכים. פליטת כדור של עובר אורח בסמוך לכביש ושגרמה לנזקי גוף לנהג בעת שנסע ברכבו, איננה תאונת דרכים כמשמעותה בחוק הפיצויים; זאת מאחר שהמדובר באלמנט זר שהשכיחות למעורבותו באירועים מעין אלה נמוכה מאוד, ואיננה שונה ממעורבותו בזירות אחרות (כמו בדירת המגורים או בגנים ציבוריים). עמד על כך גם פרופ' אנגלרד:

"נשיכת כלב, הכשת נחש, הידבקות בוירוסים, ופליטת כדור אינם סיכונים האופייניים לנסיעה ברכב ואינם נכללים עם הסיכונים של שימוש ברכב. הם יכולים להתרחש באותה מידה של שכיחות בכל מקום – במסעדה, בבית, במוזיאון, כמו ברכב...." (אנגלרד, עמ' 123, הדגשה הוספה – א"ר).

י"ט. (1) נדגיש, כי המקרים הגבוליים בהם מעורב אלמנט זר, אינם ככלל תוצר מעשה שנעשה במתכוון כדי לגרום נזק לגופו או לרכושו של אותו אדם, והנזק נגרם על ידי המעשה עצמו - ולא בעקבות השפעתו של המעשה על השימוש ברכב המנועי. מקרי הגבול הקשים הם איפוא אותם מצבים בהם התרחש האירוע כתוצאה מהתרחשותם של אחרים, ממעשה שהוא חף מאשם, או שהוא מקרה טבע בלתי רגיל (ביחס לאחרון ראו אנגלרד, עמ' 124-125, ריבלין, עמ' 217). במקרים אלה יש לבחון את הסיכון

שבשימוש ברכב בהתאם למבחני העזר. מובנת איפוא פסיקה שתקבע קיומה של תאונת דרכים כאשר האירוע התרחש כתוצאה מהתממשותם של סיכונים הטמונים ברכב מעצם טבעו וטיבו, והאופייניים לשימוש בדרך. כך היה הדבר כאשר הסיכונים נבעו מתכונותיה של הדרך עצמה, וכך היה כאשר הסיכונים נבעו ממערכת הכבישים וסביבתם הטבעית, למרות שהסיכוי שבהתממשות הסיכונים הללו נמוך (כגון גשרים, עצים בשולי הדרך, שילוט כבישים וכיוצא באלה שנפלו לכביש). בע"א 4204/98, המוסד לביטוח לאומי נ' מדינת ישראל, הנזכר מעלה, נפגעה מכונית כתוצאה מקריסת תומכות זמניות בגשר עילי (גשר שפירים) שהיה בשלבי בנייה. הקריסה הביאה לנפילתן של קורות בטון על המכוניות אשר גרמו למותו של הנוהג ברכב. בית המשפט קבע מפי השופט – כתארו אז – ריבלין, כי התקיים הקשר הסיבתי המשפטי:

"[הגשר] שנועד לשאת את מחלף הכבישים אינו אלמנט זר לכביש בו נסעה מכונית המנוח אלא חלק ממערכת הכבישים והסיכון התעבורתי הנובע מהשימוש ברכב.... הקשר הסיבתי – משפטי מתקיים משום שסיכונים הנובעים מסלילה של מערכת הכבישים, מהרחבה, משיפוצה ומשיפורה הם סיכונים טבעיים לשימוש ברכב למטרות תחבורה" (עמ' 878).

אכן, ער אני לדברי השופט ריבלין שם, (עמ' 879), כי "שכיחות האירוע כשלעצמה אינה יכולה לשמש מבחן סיבתי מספיק"; ודוק "מבחן סיבתי מספיק" נאמר, קרי, אף אם מתקיים מבחן סיבתי, לא תמיד יראו בו די. "גשר שפירים" שהתמוטט על הנוסע בכביש היה ב"שכנות" משפטית לנפגעים; נאמר, כי "קרבתו של גשר הכבישים שקרס לסיכוני התעבורה אינה פחותה מזו של העץ שניטע בצד הדרך" (שם). אכן, גם התרחשויות נסיבות יוצאות דופן עשויות להיחשב כסיכונים טבעיים הכרוכים בשימוש ברכב" (שם), אך במה דברים אמורים, לדידי – במה שכרוך בדרך או בשוליה בצורה המתיישבת עם השכל הישר. משאין מבחן זה מתקיים – שאני.

(2) לשלמות התמונה אזכיר, כי גם במקרים בהם נגרם נזק גוף כתוצאה מסיכוני דרך האורבים לנהג בנתיבי נסיעתו, הכוללים סיכונים שבעליית מפלס האלימות בנתיבי התחבורה, נקבע שהמדובר בתאונת דרכים כמשמעותה בחוק הפיצויים (ראו ע"א 198/85, עמישב קורקט נ' ירדניה הנזכר). כך גם נקבע במקרים בהם הסיכון שהתממש מאופיין בטבעו של הרכב שעה שדלק מצוי בו (בע"א 236/81 לסרי נ' ציון חברה לביטוח בע"מ, פ"ד מב(3) 705, השופט כתארו אז – ברק – בדעת רוב).

כ. (1) ואולם, במקרה שבו לא ניתן היה לאתר קשר רלבנטי כלשהו בין התרחשות הנזק לשימוש ברכב, כמו באותם מקרים שבהם מעשה הרשלנות או מעשה החף-מאשם שחולל את האירוע, לא היה קשור כל עיקר למצב הדרך או הרכב ושהסתברותו הייתה אפסית, נפסק כי אין המדובר בתאונת דרכים. עמד על כך השופט אור:

” גרימת נזקים עקב מעשי רשלנות שאינם קשורים למצב הרכב או למצב הדרך, כגון פגיעות לא מכוונות ביושבי הרכב, אינן בגדר תאונת דרכים. דומה כי הטעם העומד ביסוד מסקנה זו הוא שסיכונים אלה אינם מיוחדים לעוברי דרכים, והם יכולים להתרחש בכל מקום בו נמצאים בני אדם באותה מידת שכיחות...” (פרשת מזאוי, 101, הדגשה הוספה - א”ר).

כך נקבע כי התפוצצות מוקש שהיה מונח ברכב, כתוצאה מטיפול רשלני בו אינה תאונת דרכים (ת”א (ת”א) 1692/85, אליהו חכמון נ’ כור מתכת ואח’ (לא פורסם) – השופט טלגם, 90(2), 728); כך נקבע כי במקרה בו עינה של נוסעת אוטובוס נפגעה שלא במתכוון. לאחר שנזרק לעברה פרי במהלך ריב בין שני אחרים, לא התקיים הקשר הסיבתי בין השימוש ברכב לבין הנזק ועל כן אינו תאונת דרכים (ת”א (ת”א) 1869/80 ביטון נ’ שמש, הנזכר מעלה). גם במקרה בו נהרג נוסע בזמן נסיעה כתוצאה מפגיעת קטיושה, בטרם תיקון מס’ 8 לחוק הפיצויים, נקבע כי אין המדובר בתאונת דרכים (ת”א (חי’) 684/91, עזבון המנוח בנימין שטרית ז”ל ואח’ נ’ נחום דובשיץ ואח’ (לא פורסם)) (השופט – כתארו אז – פינקלמן).

(2) כך, בנידון דידן השוני מפרשת גשר שפירים, פרשה שמטבע הדברים מתייצבת כמעין אמת בוחן, הוא בכך שהרכב הנוסע עבר תחת הגשר הנבנה, והיה נתון בסיכון של קריסתו, סיכון שלא היה קיים אילו לא עבר תחת הגשר; ואילו בענייננו יכלו שברי הסלע להתעופף לכל עבר ולפגוע בבני אדם בכל מקום הימצאם ברדיוס הפגיעה, ולא דווקא בדרך.

כ”א. אכן, יש צורך ב”שכנות”, בהיות האירוע חלק מ”מכלול הדרך” ולא כדבר אגבי לה לחלוטין (ראו ת”א (ירושלים) 736/95 עדדי נ’ קרנית (לא פורסם). בע”א 6216/03 נסאר נ’ מ.ח.מ (טרם פורסם) נטען, בין השאר, כי הריסת בית על-ידי מחפרון, שבעקבות הרעש שהקימה, על-פי גירסת התובעים, נפל ילד מחלון וניזוק, נקבע כי לא הוכח קשר סיבתי; אך נאמר כי “מסופקני, אפילו הוכח הקשר הסיבתי, העובדתי והמשפטי, אם היה ניתן להביא את המקרה בגדרי תאונת דרכים. איני סבור, במבחני הסיכון והשכל הישר, כי יש לראות מקרה כזה כאחד מסיכוני הדרך ה”שכנות” רחוקה מדי, מעבר למה שניתן להכניס בגדרי תאונת דרכים.”

כ"ב. אמנם, הפסיקה – כמדיניות שיפוטית – הרחיבה את שיקולי האחריות לפי חוק הפיצויים (ראו פרשת אוסט); אך היא עשתה כן מתוך מבט רחב לאופיו ולתכליתו של חוק הפיצויים, ובמיוחד בשעה שהוברר כי אין לפיצוי מקור אמיתי שאינו וירטואלי (כפסק דין שאין ממי לגבותו). היא עשתה כן בידיעה שתינתן בכך הגנה לניזוק, מה גם שהתשלום יבוא מ"כיס כללי" של חברות ביטוח והנזק יפוצה. ואולם, לא בכל מקרה מבט כזה אפשרי, ולא בכל מקרה הוא נחוץ; יש לו גבולות. בענייננו שלנו ההיבט המוסרי של ניזוק הנותר ללא פיצוי אינו בא לכלל מבחן, שכן אם לא יפוצו המשיבים 1-2 על-פי חוק הפיצויים, נותרת על כנה תביעתם מן המשיבים 3-5, ומכאן גם עמדתם שלהם עצמם כפי שתוארה. בין שניים שהם מקורות פיצוי אפשרי, ידו של מי שגרם בפועל את הנזק צריך שתהא על התחטונה, בלא שנגרם בכך עוול לנפגעים.

כ"ג. אזכיר, כי על פי המשפט העברי, לשיטת פרופ' שלום אלבק, מה שקרוי בהלכה הפשיעה היא אם כל הנזיקין – "התנהגות שהאדם חייב להעלות על דעתו שהיא תביא בעקבותיה נזק, כיוון שהדבר שכיח ודרכו לבוא" (פטר דני הנזיקין בתלמוד, 20); אך באשר לריחוק הנזק "... אם הנזק רחוק כל כך שאין דרך בני אדם להעלותו על דעתם, הרי זה גרמא בנזיקין, ואף הוא לא היה צריך להעלותו על דעתו, ופטור" (שם, 44). ראו גם כתבי הרב א' אהרן ליכטנשטיין, דינא דגרמי, אנציקלופדיה תלמודית כרך ו' הערך גרמא בנזיקין, תס"א. דברים אלה ישימים לעניין הרכב – לפטור, ולעניין מחוללי הפיצוץ – לחיובם.

מן הכלל אל הפרט

כ"ד. עסקינן באירוע בו הועפו סלעים, כתוצאה מפיצוץ, למרחק ניכר של 200 מטרים ופגעו ברכב במהלך נסיעתו. הסלעים ומקורם אינם מהווים חלק אינטגרלי מן המכלול התחבורתי שבדרכם של הנפגעים, קרי, הרי הם אלמנט זר לסביבה התעבורתית. זו עיקר. אוסיף כי הסיכוי שאירוע מעין זה התרחש בעבר, ולחלופין יישנה בעתיד, הוא קטן מאוד. אין ספק, שההסתברות שהסלעים ינחתו בכביש זהה להסתברות שהסלעים ינחתו בשכונת מגורים, או בכל מקום אחר. על כן, לאור האמור, אין המדובר בסיכון ייחודי לעוברי דרכים הנובע משימוש ברכב. לפיכך, האירוע אינו תאונת דרכים כמשמעה בחוק הפיצויים ויש להחיל עליו את פקודת הנזיקין [נוסח חדש].

האם יש לייחס משקל לעובדה שהסלעים הועפו במהלך סלילת כביש

כ"ה. אוסיף, כי קשה להלום את הטענה, שהסלעים הועפו מפיצוץ שנגרם כתוצאה מעבודות שהתבצעו לצורך הקמת כביש חדש, קרי, מחולל תחבורתי, ועל כן הרי זו תאונת דרכים. אמנם, כאמור, סיכוני הדרך הם חלק מהסיכון שנוטל עליו הנוהג ברכב בכבישי ארצנו, אבל הסיכון לא התממש בדרכם של המשיבים 1 ו-2. אכן, העבודות נעשו לצורך בניית דרך, אולם אין זו הדרך שבה נסעו המשיבים 1 ו-2. הסיכוי שהסלעים, כתוצאה מהפיצוץ, היו פוגעים בבתי מגורים שווה לסיכוי הפגיעה בכלי רכב הנעים בכביש. פירוש המילה "דרך" אמנם עשוי להשתנות מאירוע לאירוע לפי נסיבותיו ותכלית החוק, וקשה להגדיר מבחן פיסי מדויק שיחול על מכלול המקרים; ואולם קשה לדמות מי שיחלוק, כי פיצוץ שארע במרחק 200 מטרים ממקום הפגיעה לא יהווה חלק אינטגרלי מדרכו של נוסע ברכב, רק משום שבאופן מקרי נגרם במהלך עבודות בדרך אחרת. אין חקר לתבונתו של עורך דין מוכשר, אך אי אפשר למתוח את היריעה מעבר לשוליה.

כ"ו. עוד אציין, כי אף אילו סברנו שהמאזניים מעוינות, היה עלינו לפעול במקרה כזה על פי תכלית החיקוק, כדי להשיג תוצאות צודקות ולהימנע מתוצאות שאינן צודקות (א' ברק, פרשנות במשפט: פרשנות החקיקה, עמ' 506). עמד על כך השופט – כתארו אז - זילברג:

"יודע אני כי לא מחוקק ולא בן מחוקק אנוכי, אלא שופט
בשר ודם המושבע ועומד למלא ולקיים את ציוויו של החוק.
אלא שסבור אני, כי כאשר כפות המאזניים מעוינות, ואפשר
לפרש את החוק לכאן ולכאן, חובה עלי לייחס לו פירוש העולה
בקנה אחד עם 'ועשית הישר והטוב' ולא פירוש הפוגע ברגש
הטבע" (ע"א 260/57, פדווה נ' פרידמן, פ"ד יד, 436)

במקרה בו חוטא עלול לצאת נשכר (לנוכח ייחוד העילה) כמו במקרה שלפנינו, כאשר הפרשנות השיפוטית אינה חדה וחלקה, יש לבכר את הדרך הפרשנית העולה בקנה אחד עם עקרונות הצדק, דהיינו, שלא להכיר באירוע כתאונת דרכים, בשעה ששייכות הרכב לאירוע היא אקראית או כמעט אקראית.

התוצאה היא כי אציע לחברי לקבל – כאמור – את הערעור. התאונה לא היתה תאונת דרכים. המשיבים 3 - 5 אחראים לה וישאו בנזקה. משיבים אלה ישאו בהוצאות המבקשת וכן בשכר טרחת עורך דינה בסך 20,000 ₪ ובשכר טרחת עורך דינם של משיבים 1-2 בסך 10,000 ₪.

השופטת א' פרוקצ'יה:

אני מסכימה.

שופטת

השופט א' א' לוי:

אני מסכים.

שופט

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט א' רובינשטיין.

ניתן היום, י"ח בחשוון תשס"ז (9.11.06).

שופט

שופט

שופטת