



## בבית המשפט העליון

רע"א 8744/18

לפני: כבוד השופט י' עמית  
כבוד השופט ד' מינץ  
כבוד השופטת י' וילנר

המבקשת: מדינת ישראל

נגד

המשיב: פלוני

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בחיפה בע"א 53413-05-18 מיום 14.11.2018, שניתן על-ידי כב' הנשיא ר' שפירא והשופטות ב' טאובר ות' נאות פרי

בשם המבקשת: עו"ד רמי אלמאדי

בשם המשיב: עו"ד ערן בקר

### פסק-דין

השופטת י' וילנר:

1. שוב אנו נדרשים לשאלה החוזרת ונשנית בתביעות לפיצויים בגין נזקי גוף שאירעו עקב תאונות דרכים – מיהו המשתמש ברכב מנועי, כמשמעותו בהוראת סעיף 1 לחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: החוק או חוק הפיצויים)? ובאופן פרטני יותר – מהן הפעולות הבאות בגדר השימושים המוכרים שעניינם ב"כניסה" לתוך רכב וב"ירידה" ממנו כאמור בסעיף 1 לחוק?

2. בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בחיפה (כב' הנשיא ר' שפירא והשופטות ב' טאובר ות' נאות פרי) בע"א 53413-05-18 מיום 14.11.2018, בגדרו נדחה ערעור המבקשת על פסק דינו של בית משפט השלום בקריות (כב' השופטת פ' לוקיץ) בת"א 3460-08-15 מיום 29.4.2018. בית משפט השלום קיבל את תביעת המשיב

נגד המבקשת, וחייבה בתשלום פיצויים למשיב בגין נזק גוף אשר נגרם לו ב"תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק הפיצויים.

רקע והליכים קודמים

3. ביום 12.6.2011 הגיע המשיב לנמל התעופה בן גוריון במטרה לטוס לחופשה. המשיב החנה את רכבו בחניון שבנמל התעופה, יצא ממושב הנהג וניגש לפתוח את דלת המושב האחורי, על מנת להוציא מטען אישי אשר היה מונח על מושב זה. או אז, נסגרה דלת המושב האחורי על ידו של המשיב, וכרית אצבעו נכרתה (להלן: האירוע).

4. בעקבות זאת, הגיש המשיב לבית משפט השלום תביעה לפיצויים לפי החוק נגד המבקשת, היא מבטחת הרכב שבו נהג בעת האירוע.

5. בית משפט השלום קיבל את תביעת המשיב, וקבע כי הוצאתו של המטען האישי ממושב הרכב האחורי היתה חלק אינטגרלי מנסיעת המשיב לנמל התעופה ומירידתו מן הרכב, וכי אלמלא הוציא הלה את מטענו האישי מן הרכב לא היתה מתממשת מטרת הנסיעה, היא חניה בנמל התעופה וטיסה לחופשה. לפיכך, נקבע כי יש לראות בהוצאת המטען האישי משום "ירידה" מן הרכב, כמשמעו של מונח זה לפי הגדרת "שימוש ברכב מנועי" בסעיף 1 לחוק, וכי מטעם זה זכאי המשיב לפיצויים בגין הנזקים שנגרמו לו עקב האירוע.

6. המבקשת ערערה על פסק דינו של בית משפט השלום, ובתוך כך מיקדה את טיעוניה אך בשאלת סיווג הוצאת מטען אישי מן הרכב כ"שימוש ברכב מנועי" לפי חוק הפיצויים. בפסק דין שניתן ביום 14.11.2018 דחה בית המשפט המחוזי את ערעור המבקשת, וזאת מכוח סמכותו לפי הוראת תקנה 460(ב) לתקנות סדר הדין האזרחי, התשמ"ד-1984 (להלן: התקט"א).

על פסק דין זה נסבה בקשת רשות הערעור שלפניי.

הבקשה דנן

7. המבקשת טוענת כי בקשת רשות הערעור דנן מעוררת סוגיה עקרונית ובעלת השלכות רוחב, אשר עניינה בפרשנותו של המונח "שימוש ברכב מנועי" כהגדרתו בסעיף 1 לחוק הפיצויים, וביתר דיוק, בסיווג הוצאת מטען אישי מתוך רכב מנקודת מבטו של

חוק זה. לטענת המבקשת, ההכרעה בסוגיה זו נחוצה נוכח קיומן של פסיקות סותרות בערכאות הדיוניות. לגופם של דברים, נטען כי בית המשפט המחוזי שגה בדחותו את ערעור המבקשת על פסק דינו של בית משפט השלום, שכן זה אינו עולה בקנה אחת עם פסיקותיו של בית משפט זה, בגדרן ניתן פירוש מצמצם למונח "שימוש ברכב מנועי". עוד נטען כי הוצאתו של מטען אישי מתוך רכב חונה אינה מהווה חלק מפעולת ה"ירידה" מן הרכב, וכן כי יש לראות בפעולה זו משום פריקת מטען – שימוש המוחרג מהגדרת "שימוש ברכב מנועי" על-פי החוק. כמו כן, נטען בהקשר זה כי קיימת מחלוקת עובדתית בין הצדדים באשר לטיבו של המטען האישי אשר ביקש המשיב להוציא מרכבו – אם היתה זו מזוודה אחת או שמא מספר מזוודות.

8. בתשובתו לבקשה דנן סומך המשיב ידיו על פסק דינו של בית המשפט המחוזי, כמו גם על פסק הדין של בית משפט השלום, וטוען כי הוצאת מטען אישי מתוך רכב, מהווה חלק מפעולת ה"ירידה" מן הרכב, הבאה בגדר "שימוש ברכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים. עוד נטען כי טענתה של המבקשת בדבר מחלוקת עובדתית אשר נתגלעה בין הצדדים מהווה הרחבת חזית אסורה.

דיון והכרעה

9. הלכה ידועה היא כי רשות ערעור ב"גלגול שלישי" תינתן אך במקרים שבהם מתעוררת שאלה בעלת חשיבות משפטית או ציבורית, אשר חורגת מעניינם הפרטני של הצדדים להליך (ראו: ר"ע 103/82 חניון חיפה בע"מ נ' מצת אור (הדר חיפה) בע"מ, פ"ד לו(3) 123 (1982); והשוו: תקנה 407 לתקסד"א).

10. עיון בפסקי דין ובהחלטות אשר ניתנו בערכאות הדיוניות ביחס לשאלת היקפו ופרשנותו של המונח "שימוש ברכב מנועי", מעלה כי קיים חוסר אחידות בהגדרת היקפם של השימושים המוכרים לפי סעיף 1 לחוק הפיצויים שעניינם ב"כניסה" לרכב וב"ירידה" ממנו, וזאת בייחוד בכל הנוגע להכנסת מטען אישי לתוך רכב ולהוצאתו.

כך, למשל, נקבע לא אחת כי הכנסתו של מטען אישי לתוך רכב מהווה חלק מפעולת הכניסה לרכב או אף מראשית הנסיעה בו, ולכן באה בגדר "שימוש ברכב מנועי" לפי חוק הפיצויים (ראו: ע"א (מחוזי חיפה) 542/94 טבאג נ' דולב חברה לביטוח בע"מ, פסקאות י-טו (15.1.1996); ת"א (שלום עכו) 1655/99 ג'מיל נ' כלל - חברה לביטוח בע"מ, פסקה 10 (10.9.2003); ת"א (שלום עפ"ו) 12703-10-10 עובייד נ' כלל חב' לביטוח בע"מ (31.1.2013); ת"א (שלום י-ם) 169-04-11 לביא נ' מגדל חברה לביטוח בע"מ,

פסקאות 24-21 (16.5.2013); ת"א (שלום רמ') 26948-02-11 פלונית נ' שירביט חברה לביטוח, פסקאות 15-7 (20.11.2016); ת"א (שלום ת"א) 25161-10-14 ט' ש' נ' עיריית חולון, פסקאות 5-4 (15.10.2017).

כמו כן, נקבע כי ירידה מרכב, כמו גם סיום הנסיעה בו, כוללים את הוצאתם של מצרכים ושאר חפצים אשר הונחו בתוכו, ולפיכך פעולות אלה באות אף הן בגדר "שימוש ברכב מנועי" כאמור (ראו למשל: ת"א (שלום חי') 10147/05 עדואן נ' מחמוד, פסקה 21 (12.12.2007); ת"א (שלום ת"א) 21445-02-11 נחום נ' כלל חברה לביטוח בע"מ, פסקאות 18-11 (29.1.2012); ת"א (שלום עפ') 6681-08-11 קטין נ' כלל חברה לביטוח בע"מ (8.12.2014); ת"א (שלום רמ') 46759-03-14 פלונית נ' מגדל חברה לביטוח בע"מ, פסקאות 29-18 (9.4.2018); ת"א (שלום רמ') 6424-10-17 פלוני נ' שומרה חברה לביטוח בע"מ, פסקאות 24-8 (14.6.2018) (בקשת רשות ערעור שהוגשה על החלטתו של בית משפט השלום בעניין זה עודנה תלויה ועומדת).

מנגד, בשורה של החלטות ופסקי דין נוספים פסקו הערכאות הדיוניות באופן שונה לחלוטין. בתוך כך, נקבע כי הכנסת מטען אישי לרכב מנועי או הוצאתם של חפצים מתוך רכב, אינן נכללות בהגדרת "שימוש ברכב מנועי", ומשכך אינן באות בגדרו של חוק הפיצויים (ראו למשל: ת"א (שלום נצרת) 4783/06 פלוני נ' פלוני, פסקאות 10-6 (24.8.2008); ת"א (שלום י-ם) 11835/05 משני נ' שרעבי, פסקאות 16-12 (3.8.2009); ת"א (שלום נצ') 2078/06 שתיוי נ' מנורה חברה לביטוח בע"מ-ת"א, פסקאות 13-10 (14.10.2009); ע"א (מחוזי חי') 19069-09-09 "הכשרת הישוב" חברה לביטוח בע"מ נ' בדראן, פסקאות 27-24 (21.6.2010); ת"א (שלום ק"ג) 1003/06 רוכסר נ' "איילון" חברה לביטוח בע"מ, פסקאות 26-15 (4.1.2011); ת"א (שלום נצ') 11120-02-11 כנעאן נ' הפניקס חברה לביטוח בע"מ, פסקאות 8-6 (8.5.2013); ת"א (שלום פ"ת) 15701-07-11 גרשון נ' שטרומן, פסקאות 7-3 (12.9.2014); ת"א (שלום ת"א) 7782-01-10 שחר נ' טמסוט, פסקאות 23-17 (26.8.2015).

11. הנה כי כן, חוסר האחידות בפסיקותיהן של הערכאות הדיוניות בנדון מחייב העמדת הלכה על מכונה, וכן התייחסות מפורשת של בית משפט זה לפרשנותם הראויה של המושגים "כניסה" לרכב ו"ירידה" ממנו, כמשמעם בסעיף 1 לחוק הפיצויים. זאת, הן לשם התווית הדרך לבחינתן של תביעות המוגשות על-פי חוק הפיצויים, והן נוכח חשיבותה הרבה של פסיקה אחידה וקוהרנטית בכלל, וביחס להגדרת "תאונת דרכים" בפרט.

ודוקו: החתירה לאחידות במשפט אינה נובעת ממניעים פורמליסטיים גרידא, כי אם גם מטעמים מהותיים – ציבוריים ומערכתיים כאחד. כך, בין היתר, תורמת הרמוניה פסיקתית ליצירתו של דין רציונלי וסדור, לשמירה על יציבות ההלכה, להכוונת התנהגות יעילה, ולקידום ערכים חיוניים כשוויון, אובייקטיביות וצדק (ראו: אהרן ברק "בית המשפט העליון ופיתוח המשפט בישראל" מבוחר כתבים א' 923-926, 929-931 (התש"ס); Robert Alexy & Aleksander Peczenik, *The Concept of Coherence and its Significance for Discursive Rationality*, 3 *RATIO JURIS* 130, 143-146 (1990) וכן השוו לדבריי בבג"ץ 6905/18 נאג'י נ' המפקד הצבאי לאיזור הגדה המערבית, פסקה 19 (2.12.2018); אהרן ברק שיקול דעת שיפוטי 401-402, 405-406 (מהדורה שלישית, 1993)). לא בכדי, אפוא, התריע המשנה לנשיאה א' ריבלין מפני יצירתן של הבחנות דקות ו"דקיקות" בין מקרים דומים הנבחנים לאור הוראותיו של חוק הפיצויים (ראו: רע"א 883/11 אריה חברה לביטוח בע"מ נ' מוחמד, פסקה 9 (22.5.2011)).

12. נוכח כל האמור לעיל, ולאחר עיון בבקשת רשות הערעור ובתשובה לה, הגעתי לכלל מסקנה כי הבקשה דנן מעוררת שאלה שראוי לה, לפי טיבה ומהותה, לזכות לבירור משפטי נוסף במסגרת ערעור ב"גלגול שלישי". לפיכך, אציע לחבריי לקבל את בקשת רשות הערעור ולדון בה כאילו ניתנה רשות לערער והוגש ערעור על-פיה, כאמור בתקנה 410 לתקסד"א. אקדים ואומר כי אני סבורה שדין הערעור להתקבל – כפי שיבואר להלן.

"שימוש ברכב מנועי" – המסגרת הנורמטיבית

13. נפתח בלשון החוק. סעיף 1 לחוק הפיצויים קובע כי "בחוק זה – 'תאונת דרכים' – מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה" (ההדגשה אינה במקור, י.ו.). המונח "שימוש ברכב מנועי" מוגדר בסעיף זה כדלקמן:

"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" (ההדגשה אינה במקור, י.ו.).

הלכה למעשה, הרישא להגדרתו של "שימוש ברכב מנועי" מניחה על פני ציר הזמן מתחם אשר ראשיתו בכניסה לתוך הרכב, אחריתו בירידה מן הרכב, והנסיעה בתווך

(להלן: מתחם השימוש ברכב או המתחם). אקדים ואומר כבר בשלב זה כי בחינת שימושים מוכרים אלה ופרשנותם תיעשה להלן בשני שלבים: ראשית, יוגדרו על פני ציר הזמן נקודות הקצה של מתחם השימוש ברכב – הן נקודת הזמן שבה מתחילה הכניסה לתוך רכב מנועי, והן נקודת הזמן שבה תמה הירידה ממנו – כך שכל הפעולות המצויות בתווך עשויות להיחשב כ"שימוש ברכב מנועי". שנית, לאחר הגדרתו של המתחם האמור, נמשיך ו"נחלץ" מביין כלל הפעולות הנעשות במסגרתו רק את אותן פעולות אשר ראוי להגדירן כ"שימוש ברכב מנועי", וזאת לאור לשון החוק, תכליותיו ונסיבות העניין הרלוונטיות.

לכל זאת נפנה מיד בסמוך, ואולם, תחילה, נדרש לסקירה היסטורית תמציתית.

"שימוש ברכב מנועי" – סקירה היסטורית

14. דיו רב נשפך על אודות פרשנותם של השימושים המוכרים שענינם ב"כניסה" לתוך רכב, ב"נסיעה" בו וב"ירידה" ממנו, כמו גם על פרשנותו של כל פרט ופרט מהגדרת "תאונת דרכים" שבחוק הפיצויים – זאת, למן חקיקתו של חוק זה ועד ימינו אנו.

15. בשנת 1975 נחקק חוק הפיצויים, אשר נועד, בעיקרו של דבר, לפשט את בירורן של תביעות בגין נזקי גוף אשר נגרמו עקב תאונת דרכים, וליצור מנגנון מהיר ויעיל לשם פיצוי כלל הנפגעים בתאונות מעין אלה (ראו: דברי ההסבר להצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ג-1973, ה"ח 406; אליעזר ריבלין תאונת דרכים – תחולת החוק, סדרי דין וחישוב הפיצויים 3-6 (מהדורה רביעית, 2012) (להלן: ריבלין תאונת דרכים); יצחק אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים 7 (מהדורה רביעית, 2013); אליעזר ריבלין "אור חדש על חוק הפיצויים" ספר אור – קובץ מאמרים לכבודו של השופט תיאודור אור David Kretzmer, No-; (2013) 77-76 (להלן: ריבלין "אור חדש על חוק הפיצויים"); *Fault Comes to Israel – The Compensation for Victims of Road Accidents Law*, (1976) 11 ISR. L. REV. 288, 288-291.

16. ואולם, אליה וקוץ בה: בנוסחו הראשוני של חוק זה, הוגדרה תאונת דרכים כ"מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי, בין בנסיעת הרכב ובין בעמידתו", ומטבע הדברים, חייבה הגדרה עמומה זו פרשנות הולמת. בהמשך לכך, בית משפט זה הרחיב עד מאד את הגדרתו של "שימוש ברכב מנועי", עד כי נכללו בגדרה שימושים עיקריים ושימושי לוואי – מגוון רחב של פעולות הקשורות לייעודו הרגיל והטבעי של רכב מנועי – בין אם הוא ייעוד תחבורתי ובין אם לאו. יפים לעניין זה דבריו

של השופט (כתוארו אז) מ' חשין בע"א 1109/00 מזרחי נ' מנורה חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נו(2) 49 (2001):

"חברתי השופטת נאור הסבה תשומת-לבי להגדרת המושג 'דג' בפקודת הדיג, 1937, ולפיה 'דג' פירושו כל חית-מים בין שהיא דג ובין שאינה דג... (סעיף 2). הנאמר – על דרך ההפלגה ואפשר שלא כל-כך על דרך ההפלגה – כי 'תאונת דרכים' פירושה כל תאונה בין שהיא תאונת דרכים ובין שאין היא תאונת דרכים?" (ראו שם, בעמוד 60; ההדגשה במקור).

(כמו כן, ראו בהקשר זה: ע"א 358/83 שולמן נ' ציון חברה לביטוח בע"מ, פ"ד מב(2) 844, 859-863 (1988); רע"א 8061/95 עוזר נ' אדרט חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ(3) 532, 545 (1996); ריבלין תאונת דרכים, בעמודים 135-141; אנגלרד, בעמודים 58-55; וראו גם את פסק דיני ברע"א 9136/17 פלוני נ' פלוני, פסקה 14 (4.3.2018) והאסמכתאות שם (להלן: רע"א 9136/17)).

17. בחלוף כחמש-עשרה שנים ממועד חקיקתו, תוקן חוק הפיצויים, ונוספה לו, בין היתר, הגדרה מפורטת וקזואיסטית למונח "שימוש ברכב מנועי", היא ההגדרה הרלוונטית לענייננו (ראו: חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), התשנ"א-1990 (להלן: תיקון מס' 8); וכך ראו לעיל בפסקה 13). עיון בדברי ההסבר להצעת התיקון לחוק, כמו גם בפרוטוקולים של דיוני המליאה עובר לאישורו, מעלה בבירור כי תיקון מס' 8 נועד לצמצם את הגדרתו של שימוש ברכב מנועי לפי חוק הפיצויים, וזאת על רקע הפרשנות המרחיבה אשר ניתנה למונח זה בפסיקה עד לאותה העת (ראו: דברי ההסבר להצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), התש"ן-1980, ה"ח 33; פרוטוקול ישיבה מס' 153 של הכנסת ה-12, 2270-2269 (19.2.1990); פרוטוקול ישיבה מס' 207 של הכנסת ה-12, 5057 (2.8.1990); עניין עוזר, בעמודים 546-550; ריבלין תאונת דרכים, בעמודים 141-144; אנגלרד, בעמוד 59; מיכאל צלטנר "הגדרת השימוש ברכב" – עצירת הסתף" הפרקליט מ' 168, 174 (התשנ"א); ריבלין "אור חדש על חוק הפיצויים", בעמוד 80).

18. ואכן, בעקבות חקיקתו של תיקון מס' 8 הטעים בית משפט זה כי אין לפסוק עוד על-פי אמות המידה אשר נקבעו ערב התיקון לחוק, וכי משלב זה ואילך יש ליתן למונח "שימוש ברכב מנועי" פרשנות ההולמת את הגדרתו העדכנית שבחוק הפיצויים, כמו גם את תכליותיו של תיקון מס' 8 (ראו: עניין עוזר, בעמוד 563; רע"א 8548/96 פדידה נ' סהר חברה ישראלית לביטוח בע"מ, פ"ד נא(3) 825, 828-829 (1997)). נדמה היה, אפוא,

כי תיקון מס' 8 פעל את פעולתו, אך לא היא. הלכה למעשה, בית משפט זה, כמו גם הערכאות הדיוניות, שבו והרחיבו את משמעותה של תאונת דרכים לפי חוק הפיצויים, וכללו בתחומיה שלל אירועים שבהם נגרמו נזקי גוף עקב שימושי לוואי ברכב מנועי – מהם כאלה הרחוקים באופן ניכר ממובנם הטבעי של השימושים המוכרים המנויים בסעיף 1 לחוק (ראו סקירה נרחבת בעניין זה ברע"א 9136/17, בפסקאות 16-17, והאסמכתאות המובאות שם).

הלכת ינטל – פרשנות מצמצמת להגדרת "שימוש ברכב מנועי"

19. תפנית ניכרת בפרשנותו של המונח "שימוש ברכב מנועי" על-פי חוק הפיצויים, חלה עם מתן פסק דינו של המשנה לנשיאה א' ריבלין (אליו הצטרפו השופטת (כתוארה אז) מ' נאור והשופט ד' חשין) ברע"א 9084/05 בג"ד בע"מ נ' ינטל (29.10.2007), שם נדון סיווגה של סריקה ביטחונית המבוצעת באוטובוס לקראת תחילת הנסיעה בו – אם זו מהווה התחלה של ה"נסיעה" ברכב, ומשכך "שימוש ברכב מנועי" כאמור. בפסק דין זה ניתנה לראשונה פרשנות מצמצמת להגדרת "שימוש ברכב מנועי", ונקבע כי רשימת השימושים המנויים בהגדרתו של מונח זה לאחר תיקון מס' 8 היא רשימה סגורה, ומשכך, ההבחנה בין שימושים עיקריים לבין שימושי לוואי אינה רלוונטית עוד.

20. באופן ספציפי, ביחס לשימוש המוכר שעניינו ב"נסיעה" ברכב, נקבע כי הוא כולל אך ורק פעולות אשר חיוניות במובן ה"פיסי" לביצועה של הנסיעה – דהיינו, פעולות אשר ההימנעות מביצוען תיצור "חסם פיסי המונע מהרכב להתחיל בנסיעה" (ראו: רע"א 5099/08 נביל נ' הדר חברה לביטוח בע"מ, פסקה 8 (4.2.2009)), כגון התנעתו של רכב, שחרור הבלם, שילוב הילוך, וכיוצא באלה. כמו כן, נקבע כי בגדר "נסיעה" יבואו רק פעולות המהוות "חלק טבעי ואינטגרלי" ממנה (ראו: עניין ינטל, בפסקאות 6-7; וכן ראו: ריבלין תאונת דרכים, בעמודים 169-172).

21. אדגיש כי שילובם של שני התנאים שלעיל במצטבר, מתחייב נוכח ריבוי הפעולות אשר ניתן לומר כי הן אומנם חיוניות במובן ה"פיסי" לביצועה של נסיעה ברכב, כמבואר לעיל, אך ברי כי חלקן אינן נכללות באופן טבעי ואינטגרלי בנסיעה. כך, למשל, הליכה אל עבר הרכב לקראת הנסיעה, פתיחת שער מוסך, או הסרתו של מכשול מן הדרך על מנת לאפשר את המשך הנסיעה (ראו: ע"א (מחוזי חי') 242/08 אליהו חברה לביטוח בע"מ נ' שביט (13.11.2008)) – כל אלה הן אמנם פעולות החיוניות לשם הנסיעה ברכב, אך לא ניתן לומר כי הן מהוות חלק אינטגרלי מפעולת הנסיעה עצמה (ראו: עניין ינטל, בפסקה 7, שם הובא מדבריו של השופט י' טירקל (בדעת מיעוט) ברע"א 5738/97 תעבורה מיכלי



מלט בע"מ נ' הסנה חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נג(4) 145, 169 (1999)). אם כן, תנאי החיוניות הוא תנאי הכרחי, אך אינו תנאי מספיק על מנת שפעולה זו או אחרת תבוא בגדר "שימוש ברכב מנועי". מטעם זה נקבע, כאמור, התנאי השני שבעניין ינטל, לפיו על הפעולה הנדונה להיות חלק טבעי ואינטגרלי מן הנסיעה ברכב. בהקשר זה אף נקבע כי יש לבסס את "הקביעה מתי פעילות מסוימת החיונית לביצוע נסיעה מהווה חלק אינטגרלי מ'הליך הנסיעה' עד כדי שיש לראות בה 'נסיעה'... על מבחנים שונים, ובכלל זה: הקירבה בזמן ובמקום, תכלית הפעולה והתפיסה הכוללת של מתחם הסיכון התעבורתי" (ראו: עניין ינטל, בפסקה 7; ההדגשות אינן במקור, י.ו.; וכן ראו: עניין נביל, שם).

22. הנה כי כן, ניתן לסכם ולומר כי מביין הפעולות אשר חיוניות לביצועה של נסיעה, רק אותן פעולות המהוות חלק טבעי ואינטגרלי ממנה – על-פי מבחני העזר שלעיל – תחשבנה כ"נסיעה ברכב" ומשכך כ"שימוש ברכב מנועי" לפי חוק הפיצויים.

ברוח דברים אלה, נבחן להלן את השימושים הרלוונטיים לענייננו – כניסה לרכב וירידה ממנו.

כניסה לרכב וירידה ממנו

23. נשוב, אפוא, אל השאלה שעמה פתחנו את הדיון שלעיל: מהו השלב שבו מתחילה הכניסה לרכב מנועי, ומהו השלב שבו תמה הירידה ממנו? לאמור, מהם גדריו של מתחם השימוש ברכב? המשנה לנשיאה א' ריבלין היטיב להשיב על שאלה זו בספרו, שם כתב כי "הכניסה אל הרכב מתחילה עם תחילת המגע הפיסי בין הנכנס לבין הרכב", ואילו הירידה ממנו, מסתיימת "כאשר רכש היורד עמידה יציבה מחוץ לרכב" (ראו: ריבלין תאונת דרכים, בעמוד 180). כמו כן, נכתב שם כי "הכניסה לרכב והירידה ממנו כוללות גם את פתיחת דלת הרכב וסגירתה". זאת, בין אם סגירת הדלת נעשית בטרם רכש היורד עמידה יציבה מחוץ לרכב, ובין אם לאחר מכן. ואולם, נדמה כי אין די בהגדרה טכנית של מתחם השימוש ברכב על מנת לקבוע כי פעולה זו או אחרת באה בגדר "שימוש ברכב מנועי", שכן, כאמור לעיל, ייתכנו מקרים שאף שנוצר בהם מגע פיסי בין הנכנס לבין הרכב – ועל כן מצויים בתוך מתחם השימוש ברכב – לא ניתן לראות בהם התחלה של "כניסה" לתוכו. כך גם לא ניתן לומר כי כל הפעולות הנעשות בטרם רכש היורד עמידה יציבה מחוץ לרכב, או בטרם סגר הוא את דלת הרכב, מהוות חלק מפעולת ה"ירידה".

לפיכך, אני סבורה כי יש להוסיף למבחן הטכני האמור, הבוחן אם הפעולה הנדונה מצויה בתוככי מתחם השימוש ברכב או מחוצה לו, אף מבחן מהותי, במסגרתו אציע להחיל את שני התנאים המצטברים אשר נקבעו בעניין ינטל לגבי "נסיעה" ברכב, אף על פעולות ה"כניסה" לתוך רכב וה"ירידה" ממנו. כלומר, ככל שהפעולה הנדונה אשר הביאה לקרות האירוע הנזיקי מצויה בתוככי מתחם השימוש ברכב – היינו, בין תחילתו של המגע הפיסי עם הרכב לבין עמידה יציבה מחוצה לו וסגירת דלתו (שאם לא כן, בכך מסתיים מסענו) – עלינו להמשיך ו"לחלץ" מבין הפעולות המבוצעות בגדר מתחם זה את אותן פעולות אשר חיוניות במובן ה"פיסי" לכניסה לרכב או לירידה ממנו, ומהוות חלק טבעי ואינטגרלי משימושים מוכרים אלה. פעולות אלה, ואלה בלבד, תבואנה בגדר "כניסה" ו"ירידה" מהרכב, וממילא בגדר "שימוש ברכב מנועי" על-פי לשונו של חוק הפיצויים ותכליותיו.

24. יוער כי הצעתי שלעיל עולה בקנה אחד עם פסיקתו של בית משפט זה בעקבות פסק הדין בעניין ינטל, אשר הפיח כאמור רוח חדשה בתיקון מס' 8, ובעקבותיו הלכה וצומצמה פרשנותו של בית משפט זה למונח "שימוש ברכב מנועי". כל זאת לאור תכליות חוק הפיצויים ותיקון מס' 8, ונוכח מובנן הפשוט, הטבעי והמקובל של הוראות החוק הרלוונטיות (וראו עניין נביל, בפסקה 13, שם הוטעם כי תיקון מס' 8 נועד להשיב, עד כמה שניתן, את המונח "תאונת דרכים" למשמעותו הפשוטה והיומיומית בקרב הציבור).

כך למשל, נקבע כי נהג אשר יצא מרכבו על מנת לבדוק את שלומם של נפגעי תאונת דרכים, ובתוך כך נפגע מרכב חולף, אינו נחשב למי שניזוק עקב שימוש ברכבו שלו (ראו: רע"א 9112/06 ביטוח חקלאי אגודה שיתופית מרכזית בע"מ נ' המוסד לביטוח לאומי, פסקה 6 (8.11.2007)); וכן כי המתנה בסמוך למיניבוס חונה אינה מהווה התחלה של פעולת ה"נסיעה", וזאת על אף שהעלאתם של נוסעים אל המיניבוס החלה זה מכבר (ראו: רע"א 3149/09 קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' סקאפי, פסקה 4 (19.7.2009)); וכן ראו: רע"א 6904/11 שרביט נ' מטרודן בע"מ, פסקה 6 (14.2.2012). עוד קבע בית משפט זה כי אין לראות באלונקאי אשר ניזוק עקב הכנסתו של חולה לרכב, כמי שמקיים את שימוש ה"כניסה" (רע"א 66/10 לוי נ' מדינת ישראל - משרד הבריאות (14.1.2010)); וכי נוכחותה של קטינה ברכב הסעה לאחר סיום הנסיעה בו, אינה באה בגדר "נסיעה", למרות שהקטינה נזקקה לסיוע על מנת לצאת מרכב זה (ראו: רע"א 3762/11 עיזבון רחימי נ' חריזי, פסקאות 7-8 (16.1.2012)).

25. עוד מעניין להפנות לפסק דינו של המשנה לנשיאה א' ריבלין בעניין נביל, העוסק בנסיבות הדומות לענייננו, ובו נקבע כי קשירתו של מטען אשר הועמס על משאית לקראת תחילת הנסיעה, אינה יכולה להיחשב כ"נסיעה" ברכב, שכן זו אינה חיונית במובן ה"פיסי" להתחלת הנסיעה, וכלשון המשנה לנשיאה א' ריבלין: "אין בה כדי לשמש חסם פיסי המונע מהרכב להתחיל בנסיעה" (ראו: עניין נביל, פסקאות 6-8; וכן ראו: רע"א 5950/10 איילון חברה לביטוח בע"מ נ' המוסד לביטוח לאומי, פסקה 5 (20.12.2010); והשוו להחלטה ברע"א 455/16 המאגר הישראלי לביטוח רכב ("הפול") נ' אלמישאלי (10.3.2016), אשר ניתנה בדין יחיד, ודומה כי אינה עולה בקנה אחד עם מגמת הצמצום הרווחת, כאמור, בפסיקתו של בית משפט זה). נסיבות מקרה זה מהוות דוגמה טובה לאופן שבו הצעתי ליישם את המבחנים שלעיל גם על השימושים המוכרים של "כניסה" ו"ירידה". כך, אין חולק כי בעניין נביל אכן נוצר מגע פיסי בין הניזוק לבין המשאית, אשר החל בקשירת המטען שהועמס עליה קודם לכן, ולפיכך פעולה זו מצויה הייתה בתוככי מתחם השימוש ברכב. ואולם, כאמור, בכך אין די, שכן טרם עברנו את משוכת המבחן המהותי. מבחן זה מוליכנו למסקנה כי קשירתו של מטען אשר הועמס על רכב איננה פעולה חיונית במובן ה"פיסי" ל"נסיעה" ברכב, או ל"כניסה" לתוכו, ואף אינה מהווה חלק טבעי ואינטגרלי משימושים מוכרים אלה. לפיכך, הפעולה שביצע הניזוק בעניין נביל לא צלחה את שני התנאים המהותיים שלעיל, אף שהייתה בתוככי מתחם השימוש ברכב, ובצדק נקבע כי הפעולה אינה באה בגדר "שימוש ברכב מנועי" לפי חוק הפיצויים.

26. אין לכחד, כי חרף הגדרתו של מתחם השימוש ברכב, כמבואר לעיל, לא מן הנמנע כי יתעוררו מצבים המצויים על גבולותיו של מתחם זה, אשר סיווגם – אם כ"שימוש ברכב מנועי", אם לאו – אינו פשוט כלל ועיקר. כך, למשל, לא נעלם מעיני הקושי הטמון בהבחנה בין הכנסתו של מטען אישי לרכב המתבצעת אגב הכניסה למושב הנהג, לבין הכנסת מטען אישי למושב הרכב האחורי, בטרם הכניסה למושב הקדמי. אכן, חרף הדמיון בין הפעולות האמורות, תסווג הראשונה כ"כניסה" לרכב, בעוד שהאחרונה לא תבוא בגדר שימוש מוכר זה. ואולם, אני סבורה כי חרף הקשיים האמורים, יש לשאוף להגדרה ברורה של גבולות מתחם השימוש ברכב, וזאת, בין היתר, אף לאור חשיבותה הרבה של האחידות במשפט, כמבואר בהרחבה לעיל (ראו בפסקה 11).

27. לסיכום – לצורך הנוחות אביא להלן תרשים זרימה המתאר את כל האמור לעיל:



מן הכלל אל הפרט

28. יישום האמור לעיל על ענייננו מוליך למסקנה כי לא ניתן לראות בפעולה שביצע המשיב בעת קרות האירוע כחלק מפעולת ה"ירידה" מן הרכב. המשיב החנה את רכבו בחניון שבנמל התעופה בן גוריון, יצא ממושב הנהג, רכש עמידה יציבה מחוץ לרכב, ולאחר מכן, ניגש לפתוח את דלת המושב האחורי. אז ורק אז, איתרע מזלו של המשיב בסגירת דלת המושב האחורי על אצבעו. במאמר מוסגר אציין כי מתיאור האירוע בפסקי הדין של בית משפט השלום ובית המשפט המחוזי, לא ברור האם בטרם נפגע המשיב, הספיק הוא לסגור את דלת מושב הנהג, ומשכך, ספק אם בעת קרות הנזק היה המשיב מחוץ למתחם השימוש ברכב.

על כל פנים, ברי כי אף אם לא הספיק המשיב לסגור את הדלת בטרם אירע נזקו, הרי שהוא אינו עומד באמות המידה של המבחן המהותי. בהקשר זה, ראיתי לדחות את טענתו של המשיב שלפיה הוצאת מטענו האישי ממושב הרכב האחורי הייתה חיונית לשם מימוש מטרת הנסיעה אל נמל התעופה והירידה מן הרכב. זאת, היות שהוצאתו של מטען מן הרכב אינה חיונית במובן ה"פיסי" לצורך השלמת הירידה ממנו, היינו, לצורך יציאה

ממושב הנהג ועמידה יציבה על הקרקע שמחוצה לו. לא ניתן לומר, אפוא, כי נזקו של המשיב אירע עקב "ירידה" מהרכב, ועל כן, האירוע אינו בא בגדר "תאונת דרכים" על-פי חוק הפיצויים.

29. יוער בנוסף, כי גם אם אקבל לצורך העניין את טענת המשיב כי הוצאת המטען האישי על-ידו הייתה חלק טבעי ואינטגרלי מה"ירידה" מן הרכב, נוכח סמיכות הזמן והמקום ליציאתו ממושב הנהג, לא יהיה בכך כדי להועיל לו, היות שכאמור לעיל, תנאי זה מצטבר לתנאי שעניינו בחיוניות הפעולה הנדונה לביצוע ה"ירידה" מהרכב במובן ה"פיסי" – וזה האחרון אינו מתקיים בענייננו.

30. סוף דבר: אציע לחבריי כי נקבל את הערעור, נבטל את פסקי הדין של בית המשפט המחוזי ושל בית משפט השלום, ונקבע כי המשיב לא נפגע עקב "שימוש ברכב מנועי", ומשכך האירוע אינו מהווה "תאונת דרכים" כמשמעותה בחוק הפיצויים.

עוד אציע כי בנסיבות העניין, לא ייעשה צו להוצאות.

ש ו פ ט ת

השופט ד' מינץ:

קראתי בעיון את חוות דעתה של חברתי השופט י' וילנר, ואני מסכים עמה. אוסיף, כי לדעתי ניתן להגיע לאותה תוצאה בדרך נוספת מקבילה לזו שבחרה בה חברתי.

1. הגדרת "שימוש ברכב מנועי" בסעיף 1 לחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: החוק) קובעת: "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, ... שלא תוך כדי טיפולו של אדם ברכב במסגרת עבודתו ולמעט טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד" (ההדגשה אינה במקור – ד.מ.). מכאן אפוא, שהסוגיה העומדת לדיון יכולה להיות גם האם בפתיחת דלת המושב האחורי שנועדה להוצאת מטען אישי ממושב הרכב חל החריג שעניינו "טעינתו של מטען או פריקתו", המוציא אותה מגדר הפעולות העולות בגדרי "שימוש" ברכב מנועי, ובכלל זאת "ירידה" ממנו.

2. בענייננו, המשיב יצא מהרכב, נעמד על רגליו, סגר את דלת המושב הקדמי, ופנה אל עבר המושב האחורי לצורך הוצאת מטען. על פניו, נסיבות אלו, החורגות מגדר הוצאת ציוד אישי אגב ירידה מרכב, עולות בגדר חריג ה"פריקה". אמנם, בעניין רע"א 418/03 אסם תעשיות מזון בע"מ נ' סמג'ה, פ"ד נט(3) 541, 559-560 (2004) (להלן: עניין אסם) נקבע זה מכבר כי כאשר "שימוש" של "כניסה" לרכב או "ירידה" ממנו כורך בתוכו פעולת "פריקה" ו"טעינה", תקום תחולה לחוק ולא יחול החריג הממעט פריקה וטעינה. עם זאת, במקרה זה, כפי שהצביעה חברתי, בכך שרכש המשיב עמידה יציבה מחוץ לרכב, באופן שבו הושלמה פעולת ה"ירידה", אין עוד מקום לסבור כי מדובר ב"ירידה מרכב". מכאן כי לא מדובר ב"ירידה" הגוברת על פני החריג שעניינו "פריקה". לצורך מסקנה זו די בכך שנסתפק במבחן "הטכני" שעניינו רכישת עמידה יציבה מחוץ לרכב (אליעזר ריבלין תאונת דרכים – תחולת החוק, סדרי דין וחישוב הפיצויים 180 (מהדורה רביעית, 2012); יצחק אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים 141 (מהדורה רביעית, 2013)). עוד יצוין כי בענייננו, לא נלוותה פעולה נוספת לפריקת המטען אשר עשויה הייתה בפני עצמה להיכלל בגדרי "שימוש" מוכר לפי החוק (השוו: רע"א 5099/08 נביל נ' הדר חברה לביטוח בע"מ (4.2.2009); שם למשל, מעבר לטעינת מטען נלוותה פעולה של קשירת המטען על המשאית – פעולה אשר נבחן האם נכללת היא בגדר "נסיעה ברכב" או "טיפול דרך").

3. יש להעיר, כי בפסיקת בתי המשפט צוין בעבר שהחריג שעניינו פריקת מטען מרכב או טעינת מטען בו מתייחסת רק למטען עסקי ולא פרטי, ולפריקה או טעינה במסגרת עיסוקו של אדם (ראו למשל: ת"א (מחוזי עכו) 1655/99 ג'מיל נ' כלל – חברה לביטוח בע"מ (10.9.2003); ת"א (שלום חיפה) 10147/05 עדואן נ' מחמוד (12.12.2007); ת"א (שלום רחובות) 2217/01 יניב נ' קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים (16.8.2005); וראו גם הערתו של השופט י' עמית ברע"א 5470/18 שלמה חברה לביטוח בע"מ נ' פלונית, פסקה 9 (23.8.2018)). ואכן, "לא הרי אדם היושב ברכב פרטי ויורד ממנו בתום הנסיעה תוך שהוא "פורק" סל מצרכים המצוי במושב שלידי, כהרי אדם היורד דרך הפתח האחורי של משאית ועל גבו מטען..." (עניין אסם, עמ' 563).

4. ברם, לא מן הנמנע כי בנסיבות מסוימות, גם הוצאת מטען מרכב פרטי לאחר החניית הרכב, סיום הנסיעה בו ולאחר הירידה ממנו, תהווה "פריקה". הדבר תלוי בכל מקרה לפי נסיבותיו. למשל, חזון נפרץ הוא שאדם החוזר מקניות במרכול ממלא את תא המטען של רכבו בקניות ובשקיות רבות. בהגיעו אל ביתו, הנהג פורק את קניותיו מתא המטען לשיעורין. לוקח מספר פריטים, מגיע לביתו וחוזר לרכבו, וחוזר חלילה. כשם שאין להעלות על הדעת שאם אדם נוסף בביתו של הנהג מושיט לו עזרה בפריקת תא

המטען ונפגע בעת פריקת המטען יחשב כ"משתמש" ברכב, כך אין להעלות על הדעת שחזרה חוזרת ונשנית של הנהג לרכבו לשם פריקת תא המטען תחשב כ"שימוש" כאמור. המאפיינים של פריקת מטען במקרה שכזה, על אף שמדובר בפריקת מטען פרטי, הם זהים למאפיינים של פריקת מטען עסקי. בנסיבות שכאלה, אין הרבה מקום לספק שמדובר ב"פריקה" המוחרגת מגדרי "שימוש" לפי חוק הפיצויים.

5. בענייננו כאמור, אין מדובר בהורדת ציוד תוך כדי הירידה מהרכב, אלא ביציאה מהרכב ופתיחת דלת המושב האחורי לצורך פריקת מטען (מזוודות) לאחר שהסתיימה הנסיעה. פעולה זו מהווה בנסיבות העניין פעולת "פריקה" אשר אינה עולה לדעתי בגדר "שימוש" ברכב על פי החוק.

מצטרף אני אפוא לעמדת חברתי כי דין הערעור להתקבל.

ש ו פ ט

השופט י' עמית:

אני מסכים לתוצאה אליה הגיעה חברתי, השופטת י' וילנר, ואוסיף מילים מספר משל עצמי בסוגיה זו, בה נחלקו הערכאות הדיוניות.

1. ענייננו מתמקד ברכיב של "כניסה לתוכו או ירידה ממנו" במסגרת ההגדרה של "שימוש ברכב מנועי". אם נשבץ רכיב זה בהגדרה הבסיסית אזי נקבל את ההגדרה הבאה: "תאונת דרכים" - מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב כניסה לרכב או ירידה ממנו למטרות תחבורה".

בפסק הדין ברע"א 9084/05 אג"ד בע"מ נ' ינטל (29.10.2007) (להלן: עניין ינטל), נדונה השאלה אם יש לראות מי שנפגע במהלך סריקה ביטחונית שביצע באוטובוס טרם תחילת הנסיעה כמי שנפגע בתאונת דרכים. כפי שציינה חברתי, באותו מקרה נקבע כי ההבחנה בין שימוש עיקרי לשימוש לוואי אינה רלוונטית עוד וכי רק הפעולות המהוות חלק טבעי ואינטגרלי מנסיעה ברכב תחשבנה כ"נסיעה". ברוח דברים אלה, בוחנת חברתי, את הרכיב מושא דיוננו, ומחילה על הפעולות במסגרת מתחם השימוש ברכב,

את מבחן החיוניות במונח ה"פיסי", לצורך בחינת הכניסה או הירידה מרכב. מכאן מגיעה חברתי למסקנה כי האירוע שלפנינו אינו נופל בגדר תאונת דרכים.

2. כאמור, בעניין ינטל, ניתח בית המשפט את הרכיב של "נסיעה" במסגרת ההגדרה של "שימוש ברכב מנועי", וגם רוב האסמכתאות אליהן מפנה חברתי עוסקות ברכיב ה"נסיעה", אך אני נכון לילך בעקבות חברתי ולהקיש וללמוד מאסמכתאות אלה גם לצורך רכיב הכניסה והירידה מהרכב. עם זאת, היקש זה אינו פשוט בעיני, וכפי שאראה להלן, גם הפסיקה לאחר פסק הדין בעניין ינטל, לא מצאה ליישם מבחנים אלה לצורך רכיב הכניסה והירידה מהרכב.

במקרה שנדון בע"א 6936/11 המגן חברה לביטוח בע"מ נ' פלוני (17.3.2014) (להלן: עניין המגן), הניזוק סיים את פעולת ההעמסה על משאית וטיפס על סולם במטרה למתוח את הברזנט שכיסה את המכולה. בהגיעו לשלב האחרון בסולם ניתק השלב ממקומו והוא נפל מן המכולה ארצה. בית המשפט הגיע למסקנה כי המדובר בכניסה לרכב באומרו:

"[...] כידוע, כניסה לרכב מתחילה ברגע שמתקיים מגע פיזי בין המשתמש לבין הרכב..."

"[...] כניסה לרכב תובלה לשם כיסוי המטען היא אינהרנטית לפעולת הנסיעה ונועדה לקדם את תהליך ההובלה, וזאת בשונה, למשל, מטיפוס על סולם הרכב במטרה לתלות שלט פרסומת, או בכניסה לרכב במטרה לקחת דבר מה שנשכח בתוכו..."

"[...] המסקנה היא כי נפילת המערער במקרה דנן היא מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי, הוא כניסה לרכב, למטרות תחבורה."

כשלעצמי, איני משוכנע כי המסקנה בפסק הדין עולה בקנה אחד עם פסיקה אחרת של בית משפט זה. כך, ברע"א 6223/98 שיבלי נ' הדר חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נב(5) 381 (1998) וברע"א 5099/08 נביל נ' הדר חברה לביטוח בע"מ (4.2.2009), דובר בפגיעה שארעה במהלך קשירת מטען בטרם החל הנפגע בנסיעה, ונקבע כי אין מדובר ב"נסיעה" או ב"טיפול דרך". מכל מקום, החשוב לענייננו הוא שמתחת ברזנט טרם נסיעה, שהוכרה בעניין המגן כנכנסת לגדר שימוש של כניסה או ירידה מרכב, היא פעולה שרחוקה בהרבה מסוג המקרים שלפנינו: כניסה או ירידה מרכב, תוך כדי הוצאת מטען



אישי או שקית מצרכים, אם מהמושב ליד הנהג ואם מהמושב האחורי, עובר לכניסה או עובר ליציאה מהרכב.

חברתי הזכירה גם את המקרה שנדון ברע"א 455/16 המאגר הישראלי לביטוח רכב ("הפול") נ' אלמישאל (10.3.2016), רוכבת אופנוע "הניחה את הקסדה על הכידון, התניעה את האופנוע, ולאחר מכן קשרה תיק גב לחלקו האחורי של האופנוע באמצעות רשת קשירה שבקצותיה קרסי ברזל. במהלך קשירת התיק קפץ ממקומו אחד מקרסי הברזל ופגע בעינה". נקבע כי המקרה נכנס בגדר תאונת דרכים. אכן, להבדיל מענייננו, באותו מקרה האופנוע כבר הונע, אך השופט זילברטל העיר (שם, בפסקה 5): "קשירת המטען האישי לכל יישמט היא בגדר 'פעולת לוואי חיונית' לרכיבה על הקטנוע וראוי להחיל את הוראות חוק הפיצויים על פעולות מכגון-דא [...] ואכן, תאונות שהתרחשו במהלך הכנסת מטען אישי של נהג או נוסע לרכב עובר לתחילת הנסיעה סווגו בדרך כלל כשימוש ברכב".

הנה כי כן, לפנינו שלושה פסקי דין שממחישים כי פסק הדין בעניין ינטל אינו מעין "קו פרשת מים", ואין בו כדי לשרטט קו חד בשאלה החוזרת ונשנית במקומותינו – תאונת דרכים או לא תאונת דרכים.

3. חברתי הסתמכה גם על המקרה שנדון ברע"א 66/10 לוי נ' מדינת ישראל (14.1.2010), שם נקבע כי אין לראות באלונקאי שניזוק עקב הכנסת החולה לאמבולנס כמי שמקיים את שימוש הכניסה.

אלא שהקביעה שם התבססה על שלושה נימוקים שאף אחד מהם אינו יפה לענייננו: ראשית, הנזק לא נגרם כתוצאה ממגע פיסי עם הרכב, אלא מאחר שהאלונקאי, אשר ניסה למנוע את נפילת החולה, החזיק באלונקה ביד אחת בלבד, ועקב המשקל הכבד חש כאבים בצוואר ובכתף. שנית, האלונקאי ניזוק למעשה עקב כניסת אדם אחר לרכב, בעוד שכוונת המחוקק בהקשר של שימוש בכניסה וירידה מרכב, היא כי הפגיעה תהיה של המשתמש עצמו. שלישית, נקבע כי בנסיבות המקרה, לא מתקיים גם הקשר הסיבתי המשפטי הנדרש.

מטעמים אלה, איני סבור כי ניתן להקיש מפסק דין זה לענייננו.

4. סוג המקרים של הכנסת או הוצאת חפצים מרכב בקרבת זמן ומקום לנסיעה, מעורר קושי מיוחד. אחזור ואפנה לדברי המשנה לנשיאה השופט א' ריבלין בעניין ינטל:

"הקביעה מתי פעילות מסוימת החיונית לביצוע נסיעה מהווה חלק אינטגרלי מ'הליך הנסיעה' עד כדי שיש לראות בה 'נסיעה' אינה פשוטה. יש לבסס קביעה זו על מבחנים שונים, ובכלל זה: הקירבה בזמן ובמקום, תכלית הפעולה והתפיסה הכוללת של מתחם הסיכון התעבורתי" (שם, סעיף 7, הדגשה הוספה – י"ע).

וכן האמור בספרו:

"בחוק המתוקן אין התייחסות לשאלה מתי מתחילה הכניסה לרכב, או מתי מסתיימת הירידה ממנו. בשאלות אלה ראוי ליישם את העקרונות שנקבעו בפסיקה אשר קדמה לתיקון מס' 8 ובכללה הילכת שולמן הנ"ל [...] הכניסה אל הרכב מתחילה עם תחילת המגע הפיסי בין הנכנס לבין הרכב [...] הכניסה לרכב והירידה ממנו כוללות גם את פתיחת דלת הרכב וסגירתה [...] אולם הפעולות הקודמות לכניסה אל הרכב אינן באות בגדר 'כניסה' והפעולות העוקבות את הירידה מן הרכב אינן עוד ירידה. הליכה אל המכונית איננה שימוש ברכב וכך גם הליכה מן המכונית והלאה. המבחנים המשמשים לתחילת גבולות הכניסה והיציאה דומים במובנים מסוימים לאלה המשמשים לקביעת גבולות הטעינה והפריקה." (אליעזר ריבלין תאונות דרכים 180-181 (מהדורה רביעית, 2014) (להלן: ריבלין)).

אך לאחרונה נזדמן לי להתייחס למקרים בהם נטען לכניסה ולירידה מהרכב. כך, ברע"א 361/17 פלוני נ' כלל חברה לביטוח בע"מ (5.2.2017) דנתי במקרה בו פלוני שהגיע למסגריה כדי להוציא ממנה את משאיתו, לאחר תיקון שבוצע בה, עלה לארגז המשאית כדי לבחון את איכות התיקון, וכאשר ירד מהמשאית – נפל ונחבל. באותו מקרה, אישרתי את מסקנת בית המשפט המחוזי כי אין מדובר בכניסה וירידה מהרכב. זאת, מאחר שהעלייה והירידה מהמשאית לא נעשו "למטרות תחבורה", וגם לא בסמיכות לתחילת הנסיעה ברכב, בשים לב לכך שהמשאית היתה מצויה במסגרייה מספר ימים לצורך תיקון ובשעה שהמבקש עלה לארגז המשאית – המפתח היה נתון בכספת. ברע"א 5470/18 שלמה חברה לביטוח בע"מ נ' פלונית (23.8.2018), דנתי במקרה בו פלונית ביקשה במהלך עבודתה ליטול סולם קטן מרכבה, וכשפתחה את דלתו האחורית פגע בה רכב אחר. שם הגעתי למסקנה כי פלונית נפגעה כהולכת רגל ולצורך החוק אין לראות אותה כמי שעשתה שימוש ברכבה, מאחר שהשימוש לא היה למטרות תחבורה ויש לראות את הרכב כזירת התרחשות גרידא.

5. להבדיל משני המקרים המתוארים לעיל, בכל סוגי המקרים שנדונו בערכאות הדיוניות ונזכרו על ידי חברתי כמקרים בהם הוכר האירוע כתאונת דרכים, התובע לא ניתק את המגע עם הרכב, לא עזב את הרכב, לא התרחק הימנו, ולא נעל אותו ושב על עקבותיו. במקרים של "ניתוק מגע" מהרכב, לדוגמה, מקום בו בסיום הנסיעה הנהג נכנס תחילה לביתו ולאחר זמן חזר לרכב ונפגע תוך כדי הוצאת חפץ מהרכב, אכן היה בכך כדי לנתק את הקשר לכניסה וליציאה מהרכב (והשוו לרע"א 8548/96 פד"ח נ' סהר חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נא(3) 825 (1997)).

6. עד כמה קשה ההבחנה בסוגי המקרים מושא דיונו, אנו יכולים ללמוד מדברי המלומד אנגלרד בספרו (יצחק אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים 139 (מהדורה רביעית; 2013)):

"לדעתנו, יש לכלול במונחים 'כניסה' ו'ירידה' כל פעולות הלוואי הנחוצות, כגון: פתיחת דלת המכונית וסגירתה והורדת כיסוי הרכב [...]"

למקרא הדברים, יכול הקורא לסבור כי לשיטת המחבר גם הכנסה והוצאה של מזוודה או סל מצרכים נופלים לגדר רכיב ה'כניסה' וה'ירידה', אך בהמשך הדברים, מבהיר לנו המחבר את עמדתו:

"הרעיון כי הוצאת תיק מארגז המכונית היא פעולת לוואי הכלולה במושג ירידה מרכב, אינו נראה בעיניי" (שם, ה"ש 438 סיפא) (הדגשה שלי – י"ע).

7. לא בכדי הדגשתי את המילים "מארגז המכונית". בכל המקרים שנדונו בערכאות הדיוניות ושנזכרו על ידי חברתי כמקרים בהן נקבע שאין מדובר בכניסה וירידה מהרכב, היה מדובר בהכנסת או הוצאת חפץ מתא המטען.

לא אכחד כי שקלתי אם אין מקום להבחין בין הוצאת חפץ או סל מצרכים מתא המטען לבין הוצאתם מאחת מדלתות הרכב. זאת, מאחר שהכנסת או הוצאת מטען אישי מתוך אחת מדלתות הרכב, עשויה להיחשב כחלק טבעי מפעולות שנעשות עובר לתחילת הנסיעה או לסיומה. מבחן הקרבה בזמן ובמקום, עשוי אפוא למשוך לכיוון של הכרה באירועים של הכנסה או הוצאה של חפצים מאחת מדלתות הרכב כתאונת דרכים.

8. למרות זאת, לסופו של יום, מצאתי כי ההבחנה בין הוצאת סל מצרכים מתא המטען לבין הוצאת סל מצרכים מהדלת האחורית, היא הבחנה דקיקה שאינה מוצדקת כשלעצמה. לכן, ולא בלי לבטים, אני מצטרף לדעתה של חברתי, תוך מתן משקל למבחן של החיוניות במובן ה"פיסי" לכניסה לרכב או לירידה ממנו, והכל על רקע תכלית הפעולה והתפיסה הכוללת של מתחם הסיכון התעבורתי.

ודוק: גם לשיטתה של חברתי (פסקה 26 לפסק דינה) איננו פטורים מהבחנה שעלולה להיות לעיתים דקיקה, בין פגיעה תוך כדי פתיחה וסגירה של דלת המשתמש ברכב אגב הכנסה או הוצאה של מטען אישי במהלך כניסה או ירידה מרכב, לבין פגיעה כאמור במהלך הכנסה או הוצאה של מטען אישי לפני או לאחר הכניסה או הירידה מהרכב. כך, אם המשיב היה טורק את דלת הנהג על אצבעו מיד לאחר יציאתו מהרכב, גם חברתי תסכים שהיה מקום להכיר בכך כשימוש של ירידה מהרכב, על אף שהנהג כבר התייצב מחוץ לרכב והשלים לכאורה את פעולת הירידה (פסקה 23 לפסק דינה שם נזכרת גם סגירת הדלת כמצויה בתוככי מתחם השימוש ברכב). כדוגמה נוספת אביא מקרה בו נהג טורק דלת על נוסע ברכב שהשתהה בכניסה או בירידה מהרכב, על מנת לאסוף או לסדר חפצים במושב האחורי או במושב ליד הנהג. התאונה במצב זה נגרמה כתוצאה מטריקת הדלת, שנועדה בתורה לאפשר את התחלת הנסיעה, ולא בשל הניסיון לאסוף או לסדר את החפצים במושב האחורי, כך שאין לסווג מקרים מעין אלה כפעולת לוואי של הכנה לנסיעה. זאת, להבדיל מהסריקה הביטחונית שנדרשה בעניין ינטל, בהקשר של רכיב ה"נסיעה", ואשר לגביה נאמר כי "אין הכרח במובן הפיזי לבצע את הסריקה כתנאי לתחילת הנסיעה".

9. חברי, השופט ד' מ'נן, סבור כי על מקרה של פתיחת דלת המושב האחורי לשם הוצאת מטען אישי ממושב הרכב, עשוי לחול החריג של פריקה וטעינה.

כשלעצמי, איני נוטה לדעה זו, ואחזור ואפנה לדברים שציטט חברי מתוך רע"א 418/03 אסם תעשיות מזון בע"מ נ' סמג'ה, פ"ד נט(3) 541 (2004). שם התבטא השופט א' ריבלין (כתוארו אז) באופן שניתן להבין כי הורדת מיטלטלין אישיים מהרכב אינה בגדר פריקה וטעינה:

".....ודוק, ומצבי הכניסה והירידה אינם עשויים מיקשה 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 לראות בירידה מן הרכב כ'חלק אינטגרלי' מפעולת הפריקה..."

בדומה, התבטא השופט ריבלין (כתוארו אז) במקרה אחר:

"למעלה מן הדרוש יאמר כי קיים ספק בשאלה אם היה מקום לראות במשיכת שק המזון משום פריקה, כמשמעותה בסיפא של הגדרת השימוש ברכב המנועי" (רע"א 10262/04 גפן נ' אליהו חברה לביטוח בע"מ (3.2.2005)).

יפים לענייננו, הדברים הבאים, הגם שנאמרו בהקשר אחר:

"לגבי נהג של מכונית פרטית, שאינו עוסק בהובלות סחורות, מטען אינו כולל משא שבדרך כלל אדם מטלטל עימו בידי ממקום למקום, כמו סל של מצרכים, תיק של מסמכים או חבילה שאינה גדולה במיוחד. לגבי נהג זה מטען הוא רק מטען כבד, שיש קושי לטלטל אותו בידיים למרחק ניכר, כגון רהיט שאדם מוביל לביתו או לבית חברו" (ע"פ 2940/94 לוינ' נ' מדינת ישראל, פ"ד מח(4) 545, 552 (1994), הדגשה הוספה – י"ע).

10. סוף דבר, שאני מצטרף לפסק דינה של חברתי, השופטת י' וילנר, כי אין לראות את האירוע שלפנינו כ"תאונת דרכים".

ש ו פ ט

הוחלט כאמור בפסק דינה של השופטת י' וילנר.

ניתן היום, ז' באייר התשע"ט (12.5.2019).

ש ו פ ט ת

ש ו פ ט

ש ו פ ט