



## בית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים

רע"א 8995/23

לפני: כבוד השופט יצחק עמית  
כבוד השופטת יעל וילנר  
כבוד השופטת גילה כנפי-שטייניץ

המבקשות: 1. חברת מבנים ונתיבים בע"מ  
2. הכשרה חברה לביטוח בע"מ

נגד

המשיבים: 1. פלוני  
2. מנורה מבטחים ביטוח בע"מ  
3. פלוני (משיב פורמלי)  
4. מגדל חברה לביטוח בע"מ (משיבה פורמלית)  
5. מדינת ישראל- מנהל הבטיחות בעבודה (משיבה פורמלית)  
6. מדינת ישראל-רשם הקבלנים (משיבה פורמלית)  
7. הועדה המקומית לתכנון ובנייה בת ים (משיבה פורמלית)  
8. פלוני (משיב פורמלי)  
9. פלוני

בקשת רשות ערעור על החלטתו של בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו בת"א 30040-07-21 מיום 23.10.2023 שניתנה על ידי כב' סג"נ אליהו בכר

בשם המבקשות: עו"ד אמיר סילש  
בשם המשיב 1: עו"ד אריאל פרויליך  
בשם המשיבה 2: עו"ד זיו פרינץ  
בשם המשיבה 7: עו"ד אילן אמודאי  
בשם המשיב 9: עו"ד ישראל אסל

### פסק-דין

השופט יצחק עמית:

קריסת עגורן על רכב – האם נחשבת לתאונת דרכים?

בקשת רשות ערעור על החלטת בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו (כב' השופט א' בכר) בת"א 30040-07-21 מיום 23.10.2023, במסגרתה נקבע כי האירוע נושא

התביעה אינו בגדר "תאונת דרכים" כמובן המונח בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: חוק הפיצויים או החוק).

1. ביום 13.2.2017 נהג המשיב 1 (להלן: המשיב) ברכב בסמוך לרחוב הקוממיות בבת ים. המשיב קיבל שיחת טלפון למכשיר הנייד, ומכיוון שלא היתה ברשותו דיבורית, עצר בצד דרך המסומנת בכחול לבן כדי לענות. מיד לאחר העצירה, כשהרכב מונע והמשיב חגור בחגורת בטיחות, החל המשיב לשוחח בטלפון ועל הרכב קרס עגורן צריח ששימש לביצוע עבודות בניה במקום סמוך.

2. המשיב חולץ מהרכב על ידי עובר אורח ונטען כי נגרם לו נזק נפשי. את תביעתו לבית המשפט המחוזי הגיש כנגד מפעילת העגורן והמבטחת שלה (להלן: המבקשות) וכן כנגד המשיבים 3-4, המהנדס שתכנן את הקמת העגורן ומבטחתו (להלן: המשיבים 3-4), בעילות לפי פקודת הנזיקין [נוסח חדש] (להלן: פקודת הנזיקין). בהמשך, ולאור טענת הנתבעים כי על האירוע חל חוק הפיצויים, תוקן כתב התביעה ונוספה כנתבעת המשיבה 2, מבטחת הרכב שבו נהג המשיב (להלן: המשיבה). המבקשות הגישו הודעת צד ג' כנגד המשיבים 3-4; כנגד המשיב 8, כמי שבדק וערך תסקיר בטיחות לעגורן שקרס; כנגד הוועדה המקומית לתכנון ובניה בת ים, מי שהנפיקה היתרי בנייה לעגורנים שהוקמו באתר הבנייה; וכנגד מדינת ישראל, כמי שמופקדת על רישום קבלנים ומקבלת לידיה תסקירי עגורני צריח.

3. כתוצאה מקריסת העגורן נפגעו אדם נוסף ובתו הקטינה. על פי כתב התביעה שהוגש מטעמם, העגורן קרס על גג רכבם בעת שהאב החנה את הרכב בחניון והבת ישבה במושב האחורי של הרכב. התביעה בעניינם הוגשה לבית משפט השלום בעילות לפי פקודת הנזיקין, אך לאור הטענה כי חל על האירוע חוק הפיצויים ובהמלצת בית המשפט, ביקשו התובעים למחוק את תביעתם ונקבע כי כל ההליכים שהתנהלו בתיק יחייבו בהליך חדש שייפתח, אליו תצורף מבטחת הרכב (ת"א 42183-12-19).

4. המשיב 9 היה מפעיל העגורן ושהה בתא המפעיל בעת קריסתו (להלן גם: המפעיל). על פי הנטען, המפעיל נפגע באורח קשה בעת קריסת העגורן, וכתוצאה מהפגיעה נקטעה רגלו. תביעתו התבררה בפני אותו מותב בבית המשפט המחוזי שדן בהליך שלפנינו, ובהחלטת בית המשפט מיום 20.10.2022 ניתנה האפשרות לבא כוחו להצטרף לדיון לעניין סיווג האירוע כ"תאונת דרכים". נכון למועד כתיבת שורות אלה, תביעת המפעיל קבועה להוכחות בפני השופט י' ברביה (ת"א 11585-05-17).

5. בית משפט קמא בהליך שלפנינו פיצל את הדיון ונדרש תחילה לשאלת סיווג האירוע כ"תאונת דרכים". לאחר שמיעת ראיות, קבע בית המשפט כי בזמן קריסת העגורן על רכבו של המשיב לא נעשה שימוש ברכב וממילא לא נתקיים קשר סיבתי משפטי בין השימוש הנטען לנזק, כך שאין עסקינן ב"תאונת דרכים".

בית המשפט קבע כי הגם שלא כל עצירה מנתקת את הקשר לפעולת ה"נסיעה", מגמת הצמצום בפסיקה והמבחנים שנקבעו לעניין השימוש ברכב, מביאים למסקנה כי עצירה לצורך שהינו חיצוני לנסיעה מהווה הפסקה של הנסיעה, על ההשלכות שיש לכך על הגדרת השימוש ברכב. נפסק כי כך יש לקבוע במקרה דנן בהינתן מבחן הקרבה בזמן ובמקום (עצירה בצד הדרך); תכלית הפעולה (שיחת טלפון להבדיל מפעולה נסיעתית); והתפיסה הכוללת של מתחם הסיכון התעבורתי (שיחת טלפון כשהרכב עומד, להבדיל מנוסע). כתמיכה לגישתו המצמצמת הפנה בית המשפט לפסק הדין בת"א (מחוזי ת"א) 17331-01-17 פלונית נ' שומרה (31.5.2022) (השופטת א' קלמן ברום) בשעה שטרם נהפך בערעור שהוגש על פסק הדין (ע"א 5903/22 כלל חברה לביטוח בע"מ נ' פלונית (30.10.2023) (השופטים י' עמית, ע' גרוסקופף ו-ר' רונן) (להלן: עניין כלל)).

עוד קבע בית המשפט כי הקמת מבנה בסמוך לכביש תוך שימוש בעגורן אינה מהווה חלק מהסיכונים הטבעיים הצפויים לכלי הרכב בכביש ואינה סיכון שעמו ביקש חוק הפיצויים להתמודד, אפילו אם עגורנים או מטענם נופלים לעיתים על הכביש תוך סיכון עוברי הדרך. נקבע כי מדובר באירוע שאינו שכיח ואינו קשור סיבתית ל"נסיעה ברכב", ועל כן אין לקבוע כי מדובר ב"תאונת דרכים" גם מחמת היעדר קשר סיבתי משפטי.

6. על החלטה זו, המהווה מבחינת המבקשות "החלטה אחרת" ומבחינת המשיבה "פסק דין", הוגשה בקשת רשות הערעור שלפניי.

7. המבקשות טענו כי נסיבות עצירת הרכב במקרה דנן אינן מלמדות על הפסקת הנסיעה, וכי כך גם עולה מפסק הדין בערעור בעניין כלל, שעל נסיבותיו הסתמך בית משפט קמא במקרה הנדון. נטען כי יישום ההלכה שנקבעה בעניין כלל לאחר מתן החלטתו של בית משפט קמא, מחייב לקבוע כי העצירה הרגעית מהווה חלק מהנסיעה, כך שבזמן התאונה המשיב עשה שימוש ברכב.

לעניין הקשר הסיבתי המשפטי, המבקשות טענו כי עגורנים הינם חלק ממערכת הכבישים ומוצבים כבשגרה באתרי בניה בסמוך לכבישים. שכיחות התופעה של קריסת עגורן אינה תנאי לקביעת הקשר הסיבתי, ואין להבחין בין מקרה זה לבין נפילת עץ או קריסת גשר על נוסעי מכונית, כך שעל פי הפסיקה הנוהגת יש להכיר בקיומו של קשר סיבתי משפטי בין השימוש ברכב לבין הנזק. עוד נטען כי עצם הילכדותו של המשיב ברכב לאחר קריסת העגורן עונה על דרישת הקשר הסיבתי ומלמדת על סיכון תחבורתי שנוצר עקב השימוש ברכב; כי בנסיבות של הילכדות אין לומר כי הרכב מהווה רק "זירה" לתאונה; וכי עולה מהמסמכים הרפואיים בעניינו של המשיב כי הנזק הנפשי שנגרם לו הוא פועל יוצא של לכידתו ברכב וקשור להתלקחות דלק, סיכון שקשור באופן הדוק לשימוש העיקרי ברכב ונופל למסגרת הסיכונים הנשקפים ממנו. בשל כל האמור טענו המבקשות כי יש לקבוע כי האירוע שבו נפגע המשיב נופל בגדר המונח "תאונת דרכים", כך שדין החלטתו של בית משפט קמא להתבטל, תוך חיוב בהוצאות.

8. המשיבה מנגד סמכה ידיה על החלטתו של בית משפט קמא. לשאלה אם נעשה ברכב שימוש בזמן התאונה נטען, בין היתר, כי שיחת הטלפון שביצע המשיב אינה חיונית לביצוע נסיעה ואינה חלק טבעי ואינטגרלי ממנה, וכי אין בכך שמדובר בעצירה זמנית כדי לשנות ממסקנה זו. לשיטת המשיבה, יש לאבחן בין עצירת רכב לצורך שימוש בטלפון כמכשיר ניווט לצורך המשך נסיעה לבין עצירת רכב למטרת שיחה, ולכן יש להבחין בין המקרה דנן לבין המקרה הנדון בעניין כלל. לעניין קיומו של קשר סיבתי משפטי, נטען כי לא הוכח שעגורן הוא חלק מהמכלול התחבורתי או כי השכיחות של נפילת עגורנים על כלי רכב גבוהה, כך שלא מתקיימים המבחנים שנקבעו ברע"א 10721/05 אליהו - חברה לביטוח בע"מ נגד יונאן (9.11.2006) ורנ"א 9634/06 חברת זלמן בראשי ואחיו בע"מ נ' אליהו חברה לביטוח בע"מ (18.2.2007) (להלן: פרשת יונאן) לעניין קיומו של קשר סיבתי משפטי. נטען כי המשיב לא עשה כל ניסיון לצאת מהרכב; כי לא ניתן לומר כי נלכד בו; ולמעשה, הרכב הגן על המשיב מפני פגיעה חמורה יותר. עוד טענה המשיבה כי מבחינת סדרי הדין, מכיוון שתביעת המשיב הוגשה כנגד כל אחד מהנתבעים בנפרד ואין חזית בין הנתבעים, בקשת רשות הערעור לא יכולה לחייב את המשיבה כלפי המשיב ומבוקש כי בית המשפט לא יפעל על פי תקנה 146(ב) לתקנות סדר הדין האזרחי, התשע"ט-2018 (להלן: תקנות סדר הדין האזרחי).

9. גם מפעיל העגורן (המשיב 9) שביקש להצטרף כמשיב לבקשה ולהגיש תגובה, סבר כי אין לראות באירוע כ"תאונת דרכים" מחמת היעדר קשר סיבתי משפטי. נטען כי אירוע של קריסת עגורן על כביש הינו נדיר; אינו שכיח יותר מקריסת עגורן בתוך אתר

בנייה; ואינו בגדר סיכון טבעי לתנועת כלי רכב על הכביש ולמשתמשים ברכב. לשימוש ברכב במקרה דנן לא היה כל תרומה לגרימת התאונה, והרכב הוא בגדר זירה בלבד לתאונה.

המפעיל הרחוב על נסיבות התאונה וטען כי זו אירעה בשל מעשים חמורים שביצעו גורמים במבקשת 1 אשר גרמו לניתוק הקשירה בין הכלונסאות שבקרקע לבין בסיס העגורן, כשבגין מעשים אלה אף הוגש נגדם כתב אישום. נטען כי ענף העגורנים לוקה בתופעה חמורה של שינוי מבנה העגורנים שמביאה לפגיעות קשות ולמותם של עובדים באתרי בנייה ועוברי אורח, ואין לאפשר לחוטא לצאת נשכר באמצעות הכרה באירוע כ"תאונת דרכים" ומתן פטור למזיק הרשלן מתשלום הנזק. נטען כי יש להוסיף על כך את היעדר האכיפה הפלילית ואת המצב העגום בתחום תאונות העבודה, וכי כלל ייחוד העילה שבחוק הפיצויים אינו תורם להרתעה ולהכוונת התנהגות ראויה בתחום הבטיחות, ואף מביא להפליה בין פועלי בנייה שנפגעים בתאונות עבודה מכלים שונים. לשיטת המפעיל, יש לאפשר לניזוקים בנסיבות אלה להיפרע ישירות מהקבלן ואף לקבל פיצויים עונשיים. כמו כן, נטען כי ככל שבית המשפט יסבור כי מדובר במקרה גבולי, יש לקחת בחשבון כי הרתעה נזיקית תחזק את תחום הבטיחות בעבודה, ומדובר בשיקול מדיניות לאי הכרה באירוע כ"תאונת דרכים" העולה בקנה אחד עם המגמה המצמצמת את תחולתו של חוק הפיצויים.

ב"כ המפעיל הפנה למקרה אחר המתנהל בפני בית משפט קמא המעורר לטענתו שאלה זהה של קשר סיבתי משפטי בין שימוש ברכב לקריסת עגורן. נטען כי באותו מקרה מדובר בעגורן זחלי נייד שהובא לאתר בנייה על גבי מוביל, זרוע העגורן קרסה וגרמה למותה של נהגת שהייתה בנסיעה ויצאה עם רכבה מחניון (ת"א 20-10-2236). נטען כי קיים חשש לכפל התדיינות והכרעות סותרות ביחס לשני סוגי העגורנים, וכי ביצוע "הבחנות דקיקות" בכל תיק ותיק ביחס למאפייני העגורן אינו מצב רצוי. בשל נקודות הממשק בין התיקים, ביקש ב"כ המפעיל לשקול אם יש מקום להמתין עם ההחלטה בהליך דנן עד למתן החלטתו של בית המשפט המחוזי באותו במקרה.

10. המשיב, הניזוק בתיק דנן, הודיע כי הוא אדיש להכרעה במחלוקת בין הנתבעות, אך סבר כי אם תתקבל בקשת רשות הערעור יש לקבוע כי התיק ימשיך להתנהל כנגד המשיבה בעילה לפי חוק הפיצויים על מנת שלא יעמוד מול שוקת שבורה ולא יוכל להיפרע בגין נזקיו. כן ביקש המשיב כי לנוכח גרירתו להליך יפסקו לזכותו הוצאות.

המשיבה 7 הצטרפה לבקשת המבקשות לקבוע כי האירוע הוא בגדר תאונת דרכים, ומטעם יתר המשיבים לא הוגשה תגובה לבקשה.

11. לאחר עיון בבקשה ובתגובות שהוגשו, החלטנו לעשות שימוש בסמכותנו לפי תקנה 149(2)(ב) לתקנות סדר הדין האזרחי ולדון בבקשה כאילו ניתנה רשות ערעור והוגש ערעור על פי הרשות שניתנה. זאת מן הטעם שסיווג האירוע משליך על זהות הנתבעים ועל אופן ניהול ההליך, ויש להכריע במחלוקת שנתגלעה בין הצדדים על מנת למנוע את ניהול ההליך באופן שגוי (רע"א 3559/13 איילון חברה לביטוח בע"מ נ' קרפ, פסקאות 6-8 (12.9.2013)). לאחר בחינת טענות הצדדים, הגעתי למסקנה כי יש לדחות את הערעור מהטעמים שיובאו להלן.

12. שוב אנו נדרשים לפרשנות המונח תאונת דרכים, המוגדר בחוק הפיצויים כלהלן:

"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.

השאלות המתעוררות בתיק זה נוגעות לשניים: יסוד הקשר הסיבתי ("עקב"), ויסוד ה"שימוש ברכב מנועי", המוגדר בחוק הפיצויים כלהלן:

"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.

לא ארחיב על הפרשנות שניתנה למונח "שימוש ברכב מנועי" ביחס לשימוש מסוג "נסיעה", ואפנה לדברים שכתבתי בעניין כלל:

"ההלכה סוכמה ברע"א 8744/18 הנ"ל ונקבע, כי רק פעולה חיונית במובן הפיסי לשם הנסיעה אשר מהווה חלק טבעי ואינטגרלי מן הנסיעה עצמה, תוכר כשימוש מסוג 'נסיעה' (שם, פסקה 20). נקבע כי 'פעילויות רבות אשר חיוניות לביצוע הנסיעה מצויות על רצף הפעולות שמסתיים בנסיעה ממש. הקביעה מתי פעילות מסוימת החיונית לביצוע הנסיעה מהווה גם 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 התחבורתי... " (עניין ינטל, פסקה 7; רע"א 8744/18, פסקה 21). בהמשך צוין כי לאור תיקון מס' 8 לחוק הפיצויים והשלכתו על פרשנות המונח 'נסיעה', 'צורות שימוש שאינן נופלות בדרך טבעית בגדרו של המונח 'נסיעה' ואשר אינם נזכרים במפורש בחוק שוב אינם באים בגדרו'... " (שם, פסקה 10 והאסמכתאות שם) (הדגשות במקור – י"ע).

ולמרות דברים אלה, "קו הגבול" המכניס אירוע לגדרי המונח "תאונת דרכים" איננו חד, ונדרשים אנו שוב ושוב לשאלה אם בתאונת דרכים עסקינן אם לאו.

13. במקרה הנדון בעניין כלל, הנהגת-הניזוקה וחברתה סטו מנתיב נסיעתן ועצרו במפרץ אוטובוסים כדי לחפש בטלפונים הניידים שברשותן את יעד הנסיעה (מסעדה כשרה). זמן קצר לאחר העצירה, בעודן יושבות ברכב המונע כשהן חגורות ופנסי האיתות של הרכב דולקים, התנגש ברכבן רכב אחר. באותו מקרה קבעתי, בשונה מעמדתו של בית המשפט המחוזי, כי נסיבות העניין אינן מחריגות את עצירת הרכב מפעולת ה"נסיעה" ומהגדרה של "שימוש ברכב מנועי".

14. אכן, קיימים קווי דמיון ברורים בין עניין כלל למקרה שלפנינו, ולא בכדי הצדדים בעניין כלל הפנו להחלטתו של בית משפט קמא ואף הצדדים בהליך שלפנינו מיקדו טענותיהם בהשלכות פסק הדין בערעור בעניין כלל על המקרה דנן.

בדומה לעניין כלל, ניתן לומר כי נסיבות עצירת רכבו של המשיב קשורות ברצף הנסיעה. בעיצומה של נסיעה המשיב קיבל שיחת טלפון; מכיוון שלא היתה ברשותו

דיבורית, הוא סטה לצד הדרך המסומנת בכחול לבן כדי לענות לשיחה, בכוונה לחדש את הנסיעה לאחר סיום השיחה; ובעודו חגור בחגורת בטיחות ומנוע הרכב פועל, המשיב החל לשוחח בטלפון, ואז קרס העגורן על הרכב. מהודעת המשיב במשטרה וכן מחקירתו הנגדית עלה כי קריסת העגורן הייתה "תוך שנייה" מרגע העצירה והוא הספיק לומר "מילה וחצי", כך שגם בענייננו "הגם שמדובר בפרק זמן מקרי, הדבר תומך בכך שבפרספקטיבה של קרבה בזמן ובמקום, אין לראות את נסיבות המקרה כמנותקות מהמהלך הכולל של הנסיעה" (עניין כלל, פסקה 11). ואולם, בעניין כלל הבעתי דעה כי כל פעולה שלשמה נסיעה נעצרת עלולה להתארך אל מעבר למצופה, כך שאין לסווג אירוע כ"תאונת דרכים" על בסיס מימד זה בלבד, דבר ש"עלול להוביל להבחנות עובדתיות דקיקות מהן רצוי להימנע" (שם, פסקה 12).

כפי שציינתי בית משפט קמא, ענייננו שונה מעניין כלל בהיבט של תכלית הפעולה, וניתן לומר כי אף אם קבלת הוראות הכוונה מעובר אורח או שימוש ביישומני ניווט מהווים כיום חלק בלתי נפרד ממהלך הנסיעה, אין להסיק מסקנה דומה לגבי שימוש בטלפונים ניידים בזמן נסיעה לצורכי שיחת חולין.

15. כפי שציינתי בעניין כלל, ממקרים שנדונו בפסיקה עולה כי "לא די בכך שנעשה שימוש קודם ברכב, וייתכנו מקרים שבהם יחלוף פרק זמן מסוים [מ]שימוש קודם ועד לשימוש עתידי, כשהפעולות בתווך לא חישבו כשלעצמן ל'שימוש'" (שם, פסקה 16). ברע"א 9112/06 ביטוח חקלאי אגודה שיתופית מרכזית בע"מ נ' המוסד לביטוח לאומי (8.11.2007) ורע"א 10875/08 שרון נ' קארו (19.4.2009), היה מדובר בנפגעים מחוץ לרכב, ונקבע כי "לא די בכך שהימצאותו של הנפגע מחוץ לרכב נבעה משימוש קודם או משימוש עתיד לבוא, אלא צריך שהימצאות הנפגע מחוץ לרכב תהווה – היא כשלעצמה – שימוש" (עניין קארו, פסקה 7). בעניין ביטוח חקלאי נקבע כי נהג שיצא מרכבו על מנת לדרוש בשלומם של נפגעי תאונת דרכים שבה היה מעורב, ובתוך כך נפגע מרכב חולף, אינו בבחינת משתמש ברכב. בעניין קארו, הנפגע היה מעורב בתאונת דרכים שכתוצאה ממנה יצא מהרכב, הוא פסע הלוך ושוב על שולי הכביש כשהוא מבצע שיחות טלפון הקשורות לתאונה, וכ-10 דקות לאחר יציאתו מהרכב נפגע מרכב חולף. בית המשפט קבע כי "אין לראותו כמי שנפגע במסגרת השימוש של נסיעה, שכן תאונת הרכב הביאה את הנסיעה לקיצה" (שם, פסקה 8. לסקירת מקרים נוספים ראו בעניין כלל, פסקה 16).

פסיקה שניתנה בערכאות הדיוניות שללה קיומה של "נסיעה" גם במקרים שבהם הנפגע שהה בתוך הרכב. כך בת"א (שלום טב') 3751-03-22 פלוני נ' כלל חברה לביטוח



בע"מ (24.5.2023) (הנהג עצר בצד כביש עירוני ויצא לקניות, יתר הנוסעים נפגעו מרכב אחר בעת שנותרו חגורים ברכב הממונע), ובע"א (מחוזי חי') (22942-10-19 פלוני נ' פלוני (23.2.2020) (הנפגע ישב ברכב במקום מותר לחניה, כשהרכב מונע והוא חגור בחגורת בטיחות, ונפגע כשהמתין לבתו שתשוב מקניות. להתייחסות הספרות המקצועית על פסק הדין ראו בעניין כלל, פסקה 13). קרוב יותר לענייננו הוא המקרה הנדון בת"א (שלום ת"א) 10589-05-18 י.מ.נ' כלל חברה לביטוח בע"מ (2.12.2020) אליו הפנתה המשיבה. שם, נהג עצר את רכבו במקום המיועד לחניה כשהרכב מונע, והחל בשליחת מסרון לחברתו להודיע לה שהגיע לאסוף אותה. בטרם הספיק להשלים את שליחת ההודעה, נפגע הנהג מרכב אחר. בית המשפט קבע, בין היתר, כי ישיבת הנהג ברכב בנסיבות אלה אינה מהווה חלק אינטגרלי ממהלך הנסיעה וכי לא נעשה שימוש ברכב.

16. בענייננו, המשיב היה בעיצומה של נסיעה ועצר בצד הדרך כדי לענות לשיחה מאחר שלא היתה ברשותו דיבורית. קשה לראות בעצירה לצורך זה פעולה חיונית במובן הפיסי לשם הנסיעה אשר מהווה חלק טבעי ואינטגרלי ממנה. עם זאת, שיקולי מדיניות המבקשים לעודד נסיעה בטוחה ונטולת התעסקות בטלפונים ניידים, עשויים לתמוך במסקנה שאין לראות בעצירה לצורך מענה לשיחת טלפון כהפסקה של פעולת הנסיעה, וכי גם בענייננו, רצוי "להתאים בין פרשנות המילה 'שימוש' בחוק הפיזיים לבין סטנדרט ההתנהגות הנדרש מדיני התעבורה האוסר על שימוש בטלפון הנייד שעה שהרכב בתנועה" (שם, פסקה 15).

17. הגם שאני נוטה לדעה כי אין לראות בעצירת המשיב בשולי הדרך משום הפסקה של הנסיעה, אני רואה לקבוע מסמרות בשאלה אם עסקינן בנסיעה אם לא, מן הטעם שממילא אני סבור כי מתקיים במקרה דנן קשר סיבתי בין השימוש הנטען לנזק.

18. הצדדים ובית משפט קמא התמקדו בקיומו של קשר סיבתי משפטי, שכידוע, המבחן לקיומו ביחס לתאונות דרכים הוא מבחן הסיכון בשילוב מבחן השכל הישר. "מבחן הסיכון מתקיים במקום בו הסיכון שהתממש הוא סיכון עימו נועד חוק הפל"ד להתמודד, קרי הסיכון התחבורתי, ואילו מבחן השכל הישר מתקיים כאשר הקשר בין השימוש בכלי הרכב לסיכון שהתממש תרם תרומה ממשית להתרחשות הנזק" (רע"א 6168/11 כלל חברה לביטוח בע"מ נ' שפסו, פסקה 25 (17.6.2014)). "על מנת שנזק ייגרם עקב שימוש ברכב מנועי, נדרש כי נקודת המגע בין השימוש והסיכון לא תסתכם ב'הזדמנות' בלבד. קשר סיבתי ישלל 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" (דנ"א 4015/99 רותם חברה לביטוח בע"מ נ' מזאוי, פ"ד נז(3) 145, 163 (2002) (להלן: עניין מזאוי) וראו גם רע"א 7163/17 הפניקס חברה לביטוח בע"מ נ' המוסד לביטוח לאומי, פסקה 16 והאסמכתאות שם (20.3.2018)).

19. בנושא זה הצדדים הניחו לפנינו פסיקה ענפה, תוך שהפנו למבחן העזר שהוצע בערעור בפרשת יונאן, לפיו "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" (שם, פסקה י"ד). מדובר בהתאמה של מבחן הגורם הזר המתערב, הכולל שני תנאים מצטברים: זרותו של הגורם המתערב למכלול התחבורתי בו התרחש האירוע ושכיחותו. "כאשר השכיחות נמוכה אך מדובר בגורם שאיננו זר למכלול התחבורתי (למשל, נפילת גשר), יוכר הקשר הסיבתי המשפטי, וכך גם, מקום שבו הגורם הוא זר למכלול התחבורתי אך שכיחותו גבוהה (למשל, יידוי אבנים לעבר הרכב)" (דנ"א יונאן, פסקה 2).

בהתאם, הן המשיבה והן המשיב 9 טענו כי הפסיקה הכירה בגורמים שהם חלק מהמכלול התחבורתי ומהווים סיכונים הנובעים משימוש תחבורתי ברכב, ומשכך הוכרו כשימוש ברכב למטרות תחבורה: קריסת תמרור, רמזור, עץ, שלט כבישים או גשר (ע"א 4204/98 המוסד לביטוח לאומי נ' מדינת ישראל – משרד הבינוי והשיכון, פ"ד נג(4) 867, 879 (1999) (להלן: פרשת גשר שפיריים) (בקשה לדין נוסף נדחתה – דנ"א 8032/99 אדרט חברה לביטוח בע"מ נ' מדינת ישראל (17.2.2000)); נפילת עץ מחצר פרטית על רכב נוסע (ת"א (מחוזי מר') 15-09-35691-09 ס. ס. נ' מנורה מבטחים ביטוח בע"מ (16.7.2018)); פגיעת בעל חיים בנוסעי רכב בספארי (רע"א 2820/20 שירביט חברה לביטוח בע"מ נ' המרכז הזאולוגי תל אביב (20.5.2020) (להלן: עניין המרכז הזאולוגי) ות"א (שלום כ"ס) 5901/93 גולדמן נ' הכשרת הישוב חברה לביטוח הנזכר באותו מקרה. לעניין התנגשות רכב בבעל חיים ראו המקרים המובאים בפסקה 13 בעניין המרכז הזאולוגי). עוד הפנו המשיבה והמשיב 9 לת"א (מחוזי י-ם) 736/95 עדדי נ' "קרנית" קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים (3.7.1996), שם הניזוק נרמס על ידי סוס שנבהל מנהיגה בטרקטורונים, והמקרה הוכר כ"תאונת דרכים" לפי חוק הפיצויים.

מנגד, הפסיקה קבעה כי התממשות של סיכונים אחרים אינה נופלת בהגדרת "תאונת דרכים" מחמת היעדר קשר סיבתי משפטי, ונטען כי סיכונים אלה אינם מהווים חלק מהמכלול התחבורתי: פגיעת סלעים כתוצאה מפיצוץ במסגרת ביצוע עבודות סלילה (פרשת יונאן); התפוצצות מטען חבלה שהוצמד לרכב (ע"א 8238/14 סילאוי נ' שירביט

חברה לביטוח בע"מ (12.1.2016) (להלן: עניין סילאוי); התפוצצות מוקש שהיה מונח ברכב (ת"א (מחוזי ת"א) 1692/85 חכמון נ' כור מתכת (17.4.1990)); פליטת כדור מרובה שאינה קשורה בתנועת הרכב (עניין מזאוי, וראו הדוגמאות הנוספות המובאות שם בעמ' 163); נפילת קטיושה על רכב שנעצר (ת"א (מחוזי חי') 684/91 עזבון המנוח בנימין שטרית ז"ל נ' דובשיץ (2.5.1994)); הצתה של נהג רכב באמצעות שפיכת נוזל דליק (ע"א 3464/98 זיו נ' איילון חברה לביטוח בע"מ (12.10.1999) (המקרה נבחן לפי הדין שהיה קיים עובר לתיקון מס' 8 לחוק)); עקיפת דבורים ברכב (ת"א (מחוזי ת"א) 31945-02-22 פלוני נ' ז. ה (25.1.2024) וע"א (מחוזי ת"א) 679/98 מגדל חברה לביטוח בע"מ נ' עזבון המנוח בנימינוב בנימין ז"ל (17.6.1999)); שבירת זכוכית במהלך ירידה מהרכב (החלטתי בת"א (מחוזי חי') 599/05 בכריה נ' הכשרת הישוב חב' לביטוח בע"מ (6.11.2006)); פגיעת חפץ ברכב נוסע (ת"א (שלום חי') 5987/05 עמרייה נ' עמרייה (26.9.2006)); זריקת חזיזים לרכב בזמן נסיעה (ת"א (שלום חי') 16252/07 לילאוי נ' לאלאוי (13.9.2009)); זריקת פרי לתוך אוטובוס בזמן נסיעה (ת"א (מחוזי ת"א) 1869/80 ביטון נ' שמש, פ"ד תשמ"ט(3) 165 (1989)); נפילת אבן בזמן כניסה לרכב (ת"א (שלום ראשל"צ) 345/07 מזרחי נ' חכים (5.9.2007) (להלן: עניין מזרחי)); נפילת חפץ באתר בנייה (ת"א (שלום ת"א) 49907/07 מלוביצ'קו נ' א. דורי חברה לעבודות הנדסיות בע"מ (27.11.2008) (להלן: עניין מלוביצ'קו)); נפילת חלק ממנוף מאתר בניה על רכב נוסע (ת"א (שלום ת"א) 50944-07 בוקר נ' ביטוח ישיר, אי.די.אי. חברה לביטוח בע"מ (16.5.2010) (להלן: עניין בוקר)). מובן כי אין מדובר ברשימה ממצה.

20. איני רואה לקבוע מסמרות בשאלת השכיחות של קריסת עגורנים על רכב, דבר הטעון הוכחה, כשממילא נכון יהיה לראות במבחן המוצע בערעור בעניין יונאן "לא כמבחן גורף וחד-משמעי אלא ככלי עזר מחשבתי שאינו בא לסטות מן השורה אלא להשתלב בה" (דברי המשנה לנשיאה ריבלין בדנ"א יונאן, פסקה 7). בדומה לפרשת גשר שפירים ופרשת יונאן, ניתן לומר כי גם המקרה שלפנינו מאתגר את גבולות החוק. "מבחן הסיכון אינו מבחן בעל אופי טכני והפתרונות שהוא מציע אינם תמיד חד-משמעיים, 'זהו מבחן סבוך, המבוסס על שיקולים של מדיניות משפטית והמבוסס על השכל הישר. לעתים קיים בגדריו שיקול דעת שיפוטי בבחירה בין מספר אפשרויות' [...] במקרי גבול ההכרעה על-פיו אינה קלה והמקרה הנוכחי יוכיח" (דברי השופט ריבלין בפרשת גשר שפירים, המצוטטים בדנ"א יונאן בפסקה 7).

21. לדידי, הנסיבות החריגות של קריסת עגורן מאתר בנייה על רכב הנוסע בכביש, אינן נופלות בהגדרת המונח "תאונת דרכים". הגם שקשה לומר כי עגורנים הם חלק

ממערכת הכבישים, הם מוצבים לעיתים באתרי בניה בסמוך לכבישים, בדומה לעמודי חשמל, עצים ועצמים אחרים המצויים בצדי הדרך. עם זאת, השימוש בעגורן לצורך עבודות בנייה אינו חלק מהסיכונים הטבעיים הצפויים לכלי הרכב בכביש. התאונה נגרמה עקב סיכון שיצר העגורן, וסיכון זה אינו אופייני לפעולת הנהיגה ואינו ייחודי למשתמשי הרכב. באותה מידה יכול היה להיפגע הולך רגל שעבר בסמוך, ונראה כי הרכב היווה רק זירה לאירוע, וכי לא ניתן לאתר קשר רלוונטי ממשי בין השימוש ברכב (ככל שהיה שימוש) לבין התרחשות הנזק.

נדמה אפוא כי היחס בין השימוש ברכב במקרה דנן לבין הנזק אינו יחס של סיבתיות (causality) אלא יחס מקרי (coincidence), שעשוי אף להשליך על קיומו של קשר סיבתי עובדתי לפי מבחן "הסיבה בלעדית אין" (השוו להערתו בפסק הדין בעניין טילווי לעניין התקיימותו של קשר סיבתי עובדתי במקרה של התפוצצות מטען ללא קשר לנסיעה ברכב, והשוו לדיון על תאונות הנגרמות כתוצאה מאיתני הטבע בספרות המקצועית: יצחק אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים 146 (מהדורה חמישית, 2022) (לדברי המחבר, אם יוכח שהנזק היה נגרם לנפגע גם לו שהה מחוץ לכלי הרכב, השימוש בו בעת האסון אינו בבחינת גורם-בלעדיו-אין) ואליעזר ריבלין תאונות הדרכים - תחולת החוק, סדרי דין וחישוב הפיצויים 286-287 (מהדורה חמישית, 2020) (לדבריו, במצבים אלה מתקיים קשר סיבתי עובדתי אך הצטרפותו של יסוד תוצאתי הכרוך בשימוש המסוים שנעשה ברכב באותה עת חיונית להקמת הקשר הסיבתי המשפטי).

22. ודוק: לעניין קיומו של קשר סיבתי, אין נפקא מינה אם עסקינן בקריסת עגורן צריח, עגורן זחלי נייד או נפילת מתקן או חפץ אחר מאתר בנייה (וראו המקרים בעניין מלוביצ'קו ועניין מזרחי הנזכרים לעיל, הגם שנדמה ששם הניזוקים נפגעו כשהיו בתוך האתר). ניתן לומר כי מידת זרותם של אלמנטים אלה לסביבה התעבורתית שבה עושה הרכב את דרכו הינה דומה, כך שאין לדקדק במאפייני העגורן או להבחין בין הכלים, בכל הנוגע לקיומו או היעדרו של קשר סיבתי.

23. על אף שמדובר בהבחנות דקיקות, ניתן לדידי לומר כי ענייננו קרוב יותר למקרה הנדון בעניין יונאן מהמקרה הנדון בפרשת גשר שפיריים. למסקנה זו הגיע גם בית משפט השלום בעניין בוקר, שם ניתק חלק ממנוף (עגורן צריח) אשר ביצע עבודות בנייה באתר בנייה סמוך, נפל על רכב נוסע וגרם לניזוק חבלת ראש קשה. למסקנה זו הגיעו גם הערכאות הדיונית שלפנתחן הובאו מקרים של נפילת או זריקת חפץ על רכב, כמפורט לעיל.

24. קיימים גם שיקולים שבמדיניות משפטית שלא להכיר בקריסת העגורן על הרכב כ"תאונת דרכים". כאמור, הסיכון העיקרי במקרה הנדון נובע מקריסת העגורן עצמו. ניתן לטעון כי כאשר מדובר בסיכונים שאינם משקפים סיכונים רחבים של פעולת הנהיגה, אין להשית את העלויות הכרוכות בהם על כלל הנהגים אלא על קבוצה ממוקדת של מזיקים, הם יוצרי הסיכון, וכך אלה יתמרצו לנקוט אמצעי זהירות ויקטן פוטנציאל הנזק (ברוח זו ראו במאמרו של אסף יעקב "תאונה בספארי" המשפט כח 199, 216-224 (התשפ"ג). המאמר מבקר את התוצאה אליה הגעתי בהחלטה בעניין המרכז הזאולוגי). ניתן לומר כי הדבר נכון ביתר שאת בענייננו, מקום שבו מדובר בסיכונים הנובעים מאתרי בנייה ושאותם ניתן בהרבה מקרים למנוע באמצעות הקפדה על כללי הבטיחות באתרים.

גם השאיפה להחיל דין אחד על נפגעים מאותו אירוע תומכת בתוצאה אליה הגעתי. קשה להצדיק כי תביעה לפיצויים בגין קריסת עגורן על נוסע ברכב ותביעה בגין קריסת עגורן על הולך רגל או על מי שסיים נסיעה ברכב ידונו על פי דין שונה, והמקרה שלפנינו יוכיח. כזכור, באירוע מושא דיוננו היו מספר נפגעים: מפעיל העגורן (המשיב (9), המשיב, ואב ובתו שהחנו את רכבם או סיימו להחנות את הרכב (ואין באמרה זו כדי לקבוע ממצאים בתביעת האב ובתו, שאיננה לפנינו). גם בתביעת האב ובתו עלתה טענה כי האירוע נופל בגדרי חוק הפיצויים, והאפשרות שדינם של נפגעים בנסיבות כה דומות יהיה שונה, יוצרת תחושת אי נוחות. במצבים אלה, ההידרשות לקביעות עובדתיות כגון אם הנפגעים סיימו את החניה או היו בשלבי החניה גוררת התדיינות מיותרות, ועלולה להוביל להבחנות דקות ומלאכותיות, שכשלעצמן אינן רצויות. גם תוצאה שבה עניינו של מפעיל העגורן ידון על פי דין שונה מאלו של הניזוקים ברכב אינה נוחה, הגם שבכל הקשור לתאונות באתרי בנייה, שלעיתים מעורבים בהן כלים דו-ייעודיים, חוק הפיצויים יכול לחול למשל מכוח החזקה בדבר ניצול כוח המכני של הרכב.

25. המבקשות טענו כי המשיב נלכד ברכב וכי הנזק הנפשי שנגרם לו קשור בתחושת הסכנה שחש כשנלכד ולריח אדי הדלק שהתפשטו. נטען כי עצם ההילכדות עונה על דרישת הקשר הסיבתי המשפטי, וכי הימצאות דלק במכונית והסיכון שבהתלקחותו הם סיכונים טבעיים לשימוש ברכב, כך שגם מבחינה זו הנזק שנגרם למשיב נגרם עקב השימוש ברכב. המשיבה חולקת על הגדרת המשיב כמי שנלכד ברכב, ולטענתה המשיב לא ראה את נפילת העגורן על הרכב, לא ניסה לצאת ממנו, ואלמלא היה ברכב היה נפגע בצורה חמורה יותר.

גם אם אקבל את טענת המבקשות לעניין ההילכדות, איני סבור כי יש בכך כדי להביא למסקנה שונה. [...] '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 ברכב תרם באופן רלבנטי ממשי לקרות הנזק. רק אם התשובה לכך חיובית, נאמר שקיים קשר סיבתי מבחינה משפטית בין השימוש ברכב לבין נזק הגוף שנגרם... (עניין מזאורי, פסקה 17 לפסק דינו של השופט אור. והשוו להערה בערעור בעניין יונאן לפיה "ניתן לטעון לכל היותר כי מהירות הנסיעה – ואין לפנינו פרטים על כך – יכולה להגביר את חומרת הנזק, אך דבר זה אינו משליך על עצם המאורע גורם הנזק, קרי, פגיעת הסלעים ברכב" (פסקה י"ד) (הדגשות הוספו – י"ע)).

הסיכון המשמעותי שהתקיים בענייננו אינו בשהיה במרחב הסגור המקשה על ההתחמקות כי אם עצם המאורע – קריסת העגורן על הרכב (ראו והשוו לת"א (שלום י-ם) 72576-12-20 פלונית נ' שומרה חברה לביטוח (20.7.2023) לעומת ת"א (שלום י-ם) 9261-09 גבאי נ' הראל חב' לביטוח בע"מ (10.1.2011)). בשני המקרים התדרדרו אבנים על נהגי רכב ונטען כי אלה נלכדו ברכב). זאת ועוד, קשה להלום כי מי שנלכד ברכבו עקב קריסת עגורן וסבל נזק נפשי בשל אדי הדלק יוכר כנפגע בתאונת דרכים, אך מי שנפגע ברכב כתוצאה מקריסת העגורן ונקטעה רגלו לא יוכר כנפגע בתאונת דרכים מחמת היעדר קשר סיבתי משפטי. אותו הדין צריך לחול במקרים עובדתיים זהים שגרמו אך לסוג נזק שונה.

26. סוף דבר, שאיני רואה להכיר באירוע מושא ההליך שלפנינו כ"תאונת דרכים" כמשמעות המונח בחוק הפיצויים. משמעות הדבר כי התביעה תמשיך להתנהל כנגד המבקשות בעילות לפי פקודת הנזיקין.

27. לנוכח התוצאה אליה הגעתי, המבקשות תישאנה בהוצאות המשיבה בסך 5,000 ₪. בהתחשב בבקשת המשיב 9 להצטרף להליך ובתגובה הקצרה שהוגשה מטעם המשיב, המבקשות תישאנה בהוצאות משיבים אלה בסך של 2,500 ₪ לכל אחד.



יצחק עמית

---

שופט

השופטת יעל וילנר:

אני מסכימה.



---

יעל וילנר  
שופטת

השופטת גילה כנפי-שטייניץ:

אני מסכימה.



---

גילה כנפי-שטייניץ  
שופטת

לפיכך הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט י' עמית.

ניתן היום, ט"ז באלול התשפ"ד (19.9.2024).



---

גילה כנפי-שטייניץ  
שופטת



---

יעל וילנר  
שופטת



---

יצחק עמית  
שופט

העמותה החלטה