

# חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים

סיכומי הרצאות  
ד"ר תמר גלעד

סימסטר א' – תשס"ג  
שנה ב'

סוכס ע"י – פיני בסיס  
[piniben@012.net.il](mailto:piniben@012.net.il)

חוק הפלת"ד  
מרצה: ד"ר תמר גלעד

3	שיעור מבוא
4	3 יסודות שעליהם מבוסס חוק הפלת"ד
5	היתרונות בחוק הפלת"ד
5	האלמנט ההרתעתי
5	שינויים נוספים שחלו לאחר חקיקת חוק הפלת"ד
5	פסיקת פיצויים
6	חסרונות בחוק הפלת"ד
7	תאונת דרכים
7	פרק א'
7	מהי תאונת דרכים
7	סעיף 1 - הגדרות
8	הגדרה בסיסית
8	למטרות תחבורה
9	רכב מנועי
11	לרבות (בהגדרת רכב מנועי)
12	"לרבות" בהגדרת רכב מנועי (המשך)
13	טרקטור
13	למעט (בהגדרת רכב מנועי)
14	שימוש ברכב מנועי
14	סעיף 1 - הגדרות
14	שימושים מוכרים
17	לרבות
19	שימוש ברכב מנועי (המשך)
19	למעט (טעינה ופריקה)
19	פעולות לוואי לטעינה ופריקה
20	התנגשות בין שימושים
22	3 חזקות חלוטות מרבות
24	החזקה השלישית המרבה
26	חזקה חלוטה ממעטת
28	נפגעי פעולות איבה
29	סיכום: בדיקת תאונת דרכים
30	מהו "מאורע" תאונתי
31	קשר סיבתי
33	חזקה חלוטה מרבה – שלישית
33	ניצול הכוח המכני של הרכב
33	סוגיית ההתחשמלות
34	נחזור לקש"ס לשימוש ברכב למטרות תחבורה
35	קשר סיבתי – (המשך)
36	ריחוק הנזק
39	נזק גוף
39	סעיף 1 מגדיר מהו נזק גוף
40	אופי הנזק
40	נזק נפשי משני
41	נזק נפשי משני (המשך)
41	הלכת אלסוחה
43	שאלת החבות
45	"אבנר"
46	החבות
46	ביטוח אחריות
46	נוהג ברכב – ומתיר השימוש
46	א. הגדרת "נוהג"
48	ב. מתיר השימוש
51	סטייה מההיתר הראשוני (המשך)
52	תאונה מעורבת
55	נטל החיוב בתאונה מעורבת
57	הנוהג כנפגע
58	החריג – סעיף 7א
59	החריג השני – "הלכת גולדמן" (יציר הפסיקה)

**חוק הפלת"ד**  
**מרצה: ד"ר תמר גלעד**

---

60..... קיומו של ביטוח חלקי

60..... (הגבלות ותניות בפוליסה).

שיעור 1 – 14.10.02

שיעור מבוא

תאונות הדרכים בעידן המודרני הן אחת הבעיות החמורות ביותר שמטרידות מדינות ובכללם את מדינת ישראל. קברניטי המדינה מנסים להתמודד בדרכים שונות כיצד להתגבר על בעיית תאונות הדרכים. (תשתית כבישים, קנסות כבדים וכו').

בצד כל זה קיימת דאגה לנפגעי תאונות הדרכים. (פצועים והרוגים).

המחוקק הגיע למסקנה שיש לדאוג לכל אלו שנפגעו בגופם ולפצותם בגין נזקי גוף, (בניגוד לנזק רכוש). ולשם כך נחקק **חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים תשל"ה – 1976**. אשר נכנס לתוקף ב- 25.9.76.

**שאלה:** מה השינוי שחל לאחר חקיקת החוק לעומת התקופה עובר לחקיקת החוק?  
**תשובה:** לפני החוק – אדם שנפגע בתאונת דרכים זה היה חלק מ"פקודת הנזיקין" והיות וכך, הוא נשלט ע"י עיקרון האשם – שמשמעותו שלא די בכך שאדם גורם נזק לחברו, אלא יש צורך להוכיח שהנזק שנגרם, נגרם באשמתו של אותו גורם הנזק.

משמעות הדבר שאם אדם גרם נזק לאחר, באשמתו – הוא חייב לפצות את הניזוק. אך אם אדם גרם נזק לאחר אבל שלא באשמתו הוא פטור מתשלום פיצויים.

כתוצאה מכך גם על נפגעי תאונות דרכים נוצר מצב שנפגעי תאונות דרכים לא תמיד היו מפוצים והיו מספר ניכר של תאונות שהנפגעים לא היו זכאים לפיצויים.

3 סוגים של תאונות שלא היו זכאים הנפגעים לפיצויים לפי החוק הישן

1. תאונה בלתי נמנעת – למשל, מכונית מחליקה על שמן, הרכב מתהפך ואחד הנוסעים נפגע. מי שגרם לתאונה – הוא הנהג, אך לא באשמתו. ובמקרה כזה לנפגע לא היה ממי לתבוע.

2. תאונה שנגרמה באשמתו של הנפגע – לדוגמא: אדם שקפץ לכביש סמוך לרכב חולף ונפגע. מי שגרם לתאונה זה הנהג. אך שוב שלא באשמתו – האשם תלוי בנפגע עצמו.

3. תאונה עצמית – נהג התנגש בעמוד, או הדרדר לתהום וכיוצא, אין אחר שגרם לתאונה. בנוסף לכל אלו המקרים היו מקרים שלמרות שהתאונה נגרמה ע"י אדם אחר שגם היה אשם בתאונה, מבחינה מעשית לא היה יכול הנפגע לזכות בפיצויים.

1. תאונה פגע וברח – מכונית שפגעה בהולך רגל ובורחת. יש אשם אך הבעיה היא באיתורו. ולכן בדין הקודם – בסיטואציה כזו – הנפגע לא היה זכאי לפיצויים.

2. תאונה ללא כיסוי ביטוחי – נהג שפגע באשמתו באחר, אלא שאין לו פוליסת ביטוח, ממילא אין חברת ביטוח שתפצה. ואז הברירה לתבוע את הנהג, אך אם הנהג במצב כלכלי רעוע – אין ממי להוציא את הנזק.

א"כ זה היה המצב עובר לחקיקת חוק הפלת"ד. ומטרת החוק הייתה לכסות את כל אלה המקרים ולשם כך נעשה השינוי שקובע שאין כלל משמעות לשאלת האשם. כלומר אדם יקבל פיצויים גם אם אף אחד לא היה אשם בתאונה וגם אם הוא עצמו היה אשם בתאונה.

ונשאלת השאלה: אם אנחנו מורידים את סוגיית האשם, איך נקבע מיהו האשם בתאונה, כלומר את מי נתבע?

לשם כך נבחין ב- 3 נפגעים פוטנציאליים;

1. נהג.

2. נוסע.

3. הולך רגל.

לנוסע ולהולך רגל – אנו קוראים – "צד ג'".

**הכלל אומר:** ככל שמדובר על נפגע שהוא צד ג' – התביעה מוגשת כנגד הנהג. כלומר, החייב בפיצויים הוא הנוהג ברכב המעורב בתאונה. (למרות שאין כאן "אשם". כלומר סוגיית האשם אינה רלוונטית).

א"כ מאחר והחוק החדש הפך את סוגיית "האשם" ללא רלוונטית, התגברנו בזה על 2 המקרים הראשונים שמנינו לעיל, שקודם לחוק לא היו זכאים לפיצויים ועתה הם זכאים לפיצויים. כיוון שאין מקום בחוק הפלת"ד לעיקרון האשם. (לשאר המקרים נגיע בהמשך).

### 3 יסודות שעליהם מבוסס חוק הפלת"ד

1. **ביטוח אחריות מוחלטת** – ביטוח אחריות פירושו אם אדם יימצא אחראי לנזק שהוא גרם לאדם אחר, הרי הוא צריך לשלם לנפגע פיצויים. ע"י "ביטוח אחריות" – הוא בעצם מבטח את עצמו – את אחריותו – כלפי צד ג'. בעבר (לפני חקיקת חוק הפלת"ד) האחריות שהייתה מוטלת על הנהג הייתה – "אחריות מוגבלת" – כלומר רק אם הנהג הפוגע היה אחראי לפגיעה וזה היה באשמתו. ולשם כך נעשה הביטוח – כלומר חברת הביטוח הייתה משלמת רק אם זה היה באחריות הנהג ובאשמתו.

אלא שעתה מהות האחריות השתנתה – "אחריות מוחלטת" – כלומר איננה קשורה באשם. וממילא ביטוח החובה שרוכשים, מכסה כל נזק שנגרם לצד ג' ללא קשר לשאלת האשם – "אחריות מוחלטת".

2. **ביטוח אישי חובה** – כלומר שאם הנהג עצמו נפגע הוא יפוצה. אלא שבעבר זה היה ביטוח וולונטרי, כלומר, רצית, ביטחת. לא רצית, לא ביטחת. זה לא היה חלק מביטוח החובה. ואילו כיום לאחר החוק החדש, הביטוח "האישי" הפך להיות חובה. וברגע שאנו פונים לחברת הביטוח לרכוש ביטוח חובה, אוטומטית מכניסים את 2 הביטוחים הללו. [א"כ ע"י כך פתרנו גם את המקרה השלישי "תאונה עצמית" – שבעבר היה ניתן לתבוע רק אם אדם ביטח ביטוח אישי וולונטרי, וכיום הוא חלק אינטגרלי מביטוח החובה].

חשוב לדעת: כאשר שוכרים רכב במדינה אחרת, נניח, באירופה או ארה"ב. הביטוח הוא רק על האחריות המוחלטת. ואינו כולל ביטוח אישי חובה. ובשביל "ביטוח אישי" יש צורך להוסיף כסף. לכן מומלץ תמיד לבקש שיוסיפו ביטוח אישי, שחלילה במקרה של פגיעה עצמית, יהיה כיסוי ביטוחי.

3. **קרנית** – זהו גוף סטטוטורי שהוקם בחוק, ומטרתו לסגור את אותם מקרים קשים שאין חברת ביטוח בתמונה ואין אפשרות לשלם. ולכן ב- 2 המקרים שנותרו – בתאונת 'פגע וברח' או בתאונה 'ללא כיסוי ביטוחי' – קרנית תשלם.

### נהג ללא כיסוי ביטוחי

אבל כאן יש הבחנה חדה בין הנוהג לבין צד ג'. קרנית ככלל מפצה במקרה שאין כיסוי ביטוחי או אין חברת ביטוח – רק צד ג'. ואילו נהג רכב שנפגע בתאונה כאשר ברכב בו הוא נוסע אין כיסוי ביטוחי – הוא לא יקבל פיצויים. (א"כ גם כיום גם לאחר חקיקת חוק הפלת"ד עדיין ישנו מקרה שאדם שנפגע בתאונה לא יקבל כל פיצוי).

### היתרונות בחוק הפלת"ד

פיזור הנזק – מתחלק בין כלל האוכלוסייה באמצעות התשלום לביטוח החובה, שמתוכו חברות הביטוח מפרישות לקרנית. הסדר זה, הוא טוב לנפגע שיהיה לו ממי לתבוע. הוא טוב למדינה – שהנפגעים לא יהיו נטל על המדינה – כי בסה"כ למדינה אין משאבים בלתי מוגבלים. וכמובן הוא טוב לנהג הפוגע.

### האלמנט ההרתעתי

בצד היתרון הגדול התעורר חשש שזה יפגע באלמנט ההרתעתי. בעבר אדם ידע שאם הוא יגרום לתאונה באשמתו – מלבד הדין הפלילי הוא יצטרך לשלם הרבה כסף. ועתה האלמנט ההרתעתי התערער שהרי נהג כבר אינו חושש מתשלום פיצויים.

התשובה לכך: נכון שאין את כל ההרתעה, אבל עדיין יש את הדין הפלילי – שבשורה תחתונה הוא מהווה אלמנט הרתעתי.

עם זאת גם בחוק הפלת"ד יש הרתעה, שהיא;

1. "שליטת הזכאות" – לנהגים שנפגעו באשמתם. ויש בכך פן הרתעתי.
2. "תביעת השבה" – כלומר, אם התנהגות הנהג הייתה גרועה, ובעקבות כך נפגע צד ג', הרי שמלבד זאת שאם הנהג עצמו נפגע הוא לא יהיה זכאי לפיצויים, הרי שגם הוא יהיה צפוי לתביעת השבה או חזרה, מקרנית, בעד הסכום ששילמה לנפגעים.

### שינויים נוספים שחלו לאחר חקיקת חוק הפלת"ד

הרעיון השני – היה לפשט את ההליכים. בתקופה שקדמה לחוק, התבזבז זמן שיפוטי יקר להוכחת האשם. למרות שגם כיום זה קיים, אבל זה רק במשפט פלילי. לעומת זאת במשפט אזרחי לא צריך את הוכחת האשם. ובזה נחסך זמן שיפוטי יקר להוכחת האשם.

הנקודה השלישית – קביעת הנכות הרפואית. גם בחוק הפלת"ד צריכים לקבוע את הנכות הרפואית שנגרמה עקב התאונה, זה היה קודם ונשאר עדיין. אבל כדי לפשט, הקלו בהליכים המשפטיים לקביעת הנכות הרפואית.

במה זה מתבטא?

לפי פקודת הנזיקין – כדי לקבוע נכות רפואית היה על התובע לצרף לתביעתו אישורים וחוו"ד בכל תחומי הרפואה. ואת החוו"ד מצרפים לכתב התביעה. וללא זה א"א להוכיח נכות רפואית.

בשלב השני זכותו של ה'נתבע' להעמיד את ה'נפגע' לבדיקה ע"י מומחים מטעמו שבדקים את הנפגע. ונותנים חוו"ד נגדיות.

בשלב השלישי השופט צריך להכריע. והרי השופט אינו מומחה לרפואה. אלא קיימת אפשרות שהשופט עצמו ימנה מומחים מטעמו שייתנו חוו"ד. הרי לנו 3 חוו"ד.

כיום שיכללו את זה, וברגע שנקבעה הנכות ע"י ביטוח לאומי. היא מתקבלת בביהמ"ש.

### פסיקת פיצויים

יש אפשרות לפי חוק הפיצויים לפסוק "תשלום עתי" – כלומר תשלום כל תקופה מסוימת, נניח כל חודש או כל חצי שנה, ולא בבת אחת את כל הסכום.

ההסדר הזה אפשרי גם בפקודת הנזיקין – כלומר אפשרי ששופט יקבע "תשלום עתי" גם מכוח פקודת הנזיקין. אבל זה לא מכוח הפקודה, אלא מכוח הפסיקה. בו בזמן שבחוק הפלת"ד יש תקנות שמסדירות את החלק הזה.

ישנה אפשרות נוספת של "תשלום תכוף" – פירוש הדבר, בדרך כלל בכדי לקבל פיצויים, הנפגע צריך להמתין עד קבלת פסק הדין ואז הוא מקבל את כל הפיצויים. אך היות ויש עומס רב על בתי המשפט, יוצא שלפעמים הנפגע צריך להמתין שנים רבות עד שיקבל את הפיצויים. לכן קיים הסדר ואפשרות שעוד בטרם יסתיימו כל ההליכים, לפסוק לתובע בינתיים חלק מהפיצויים "על החשבון".

### חסרונות בחוק הפלת"ד

ישנה בעיה שחוק הפלת"ד מופנה לכל האנשים – אבל מצד שני מה נעשה שהסכום מוגבל. ולכן חוק הפיצויים "מבטיח פיצויים לכל, אבל לא הכל". (כלשונו של הש" ברק).

הרעיון של פקודת הנזיקין, לפצות אדם בעד כל הנזק שנגרם לו. כלומר להעמידו כביכול במצב אלמלא קרתה התאונה.

חוק הפיצויים לא יכול לעשות זאת, כי מאגרי הכסף שקיימים, אינם מספיקים לכסות על כל הנזקים שנגרמו לנפגע.

### יש 3 מצבים שאדם יקבל סכום פיצוי נמוך יותר מכוח חוק הפלת"ד מאילו תבע מכוח פקודת הנזיקין.

1. כאב וסבל – זהו נזק שאינו ממוני – יש לו תקרה. הנפגע לא יכול לקבל יותר מסכום מסוים שנקבע כתקרה. בשונה מפקודת הנזיקין שאין תקרה.
2. כאשר אדם תובע "הפסד השתכרות" בעקבות כך שנפגע בתאונה, כאשר באים לפצותו בגין כך מכוח חוק הפלת"ד, מורידים לו את הסכום שהיה מפריש למס הכנסה. כלומר, הוא לא יקבל סכום ברוטו, הוא יקבל סכום נטו כפי שקיבל בתקופת עבודתו. לעומת זאת, בפקודת הנזיקין, עושים את החשבון לפי ברוטו, ללא הורדת שיעור המס.
3. יש תקרה להשתכרות חודשית שמעבר אליה לא פוסקים פיצויים (שילוש השכר במשק). נניח שאדם בעל הכנסה גבוהה של 100,000 ש"ח, נפגע בתאונה, הוא לא יקבל את כל הפסד הכנסתו. אלא רק עד לתקרה שנקבעה בחוק. לעומת"ז לפי פקודת הנזיקין הוא יהיה זכאי לכל דמי השתכרותו.

### ש.ב.

לקרוא פס"ד ברשימה הביבליוגרפית תחת הפרק רכב מנועי.

שיעור 2 – 21.10.02

תאונת דרכים

שאלה: האם כאשר קוראת תאונת דרכים, יכול הנפגע לבחור לפי איזה חוק כדאי לו לתבוע – לפי חוק הפיצויים או לפי פקודת הנזיקין?

תשובה: לא! במסגרת הפיצויים נקבע "ייחוד העילה". מרגע שיקבע ביהמ"ש שאכן הנפגע נפגע בתאונת דרכים, נשללת ממנו הזכאות לתבוע לפי פקודת הנזיקין והוא זכאי לתבוע רק לפי חוק הפיצויים.

למרות שראינו שיש מספר גדול של נושאים המייחדים את חוק הפיצויים (ביחד) עם פקודת הנזיקין, צריך לזכור שהמקור הוא פקודת הנזיקין.

**סעיף 4(א) לחוק הפיצויים**

"על זכותו של נפגע לפיצוי על נזק גוף יחולו הוראות סעיפים 19 עד 22, 76 עד 88, 83 ו-89 לפקודת הנזיקין";

כלומר באותן ההוראות שחוק הפיצויים לא רואה סיבה לסטות מפקודת הנזיקין, הוא מחיל אותם על חוק הפיצויים.

פרק א'

מהי תאונת דרכים

כדי שאדם יזכה בפיצויים לפי חוק הפיצויים עליו להוכיח שהוא נפגע בתאונת דרכים. מסתבר שתאונות רבות שנראות כתאונות דרכים, אינן תאונת דרכים לפי החוק. ובמקרים אחרים שנראה שהם לא תאונת דרכים הם בעצם תאונת דרכים.

**סעיף 1 – הגדרות**

הגדרת תאונת דרכים מורכבת מ-3 חלקים.

**1. הגדרה בסיסית.**

2. 3 **חזקות מרבית חלוטות.** יש 2 סוגים של חזקות. 1. רגילות. 2. חלוטות. רגילה – חזקה שפועלת לטובתו של צד א', אבל עדיין יש אפשרות לצד השני לסתור אותה. חלוטה – אין עליה עוררין, ברגע שהתקיימה הנסיבה של חזקה חלוטה לא ניתן לסתור אותה. אותו דבר אצלנו אם התקיימה חזקה חלוטה שמדובר בתאונת דרכים, א"א לסתור ולומר שזה לא תאונת דרכים.

3. **חזקה ממעטת חלוטה** – כלומר גם אם יוכח שמדובר בתאונת דרכים, בין לפי ההגדרה הבסיסית או לפי 3 חזקות מרביות. אם יוכח שהתקיימו הנסיבות של החזקה הממעטת, זה לא תאונת דרכים.

**סעיף 1 - הגדרות**

"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 גגיעה 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;

הגדרה זו היא מאוד מסורבלת וזו גם הסיבה שיש כל כך הרבה פסיקה בעניין.

### הגדרה בסיסית

"מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב השימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה".

יש כאן 6 רכיבים; מעיון בסעיף אנו רואים שיש הגדרה ל- 3 רכיבים; נזק גוף, שימוש, רכב מנועי. ולאחרים אין הגדרה.

כל ה- 6 צריכים להתקיים במצטבר, מספיק שלא מוכח אחד הרכיבים ואז אין תאונת דרכים.

### למטרות תחבורה

אין הגדרה בחוק – אבל ניתן להגדיר זאת: "הובלת נוסעים ומטען ממקום למקום".

כשחוקק חוק הפיצויים הייתה רק הגדרה בסיסית, לא היו חזקות מרבות וממעטת. אבל ההגדרה הייתה: "מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי בין בנסיעת הרכב ובין בעמידתו".

ההבדל בין ההגדרות הוא בסיפא – "בין בנסיעת הרכב ובין בעמידתו". לעובדה שזה הושמט נתייחס יותר מאוחר. לענייננו חשוב שלא היה את הביטוי "למטרות תחבורה".

ולכאורה כל רכב מנועי מיועד למטרות תחבורה?

ביהמ"ש העליון ב- 1.8.88 (12 שנה לאחר שנחקק חוק הפיצויים); יצא עם סדרה של 8 פס"ד שהתמקדו במיוחד בשאלה מהי המטרה של חוק הפיצויים. המוביל בפסקי דין היה הש' ברק.

ו- 2 הפס"ד החשובים: שולמן נ' ציון, ולסרי נ' ציון.

מטרות תחבורה: נקודת המוצא היא לפצות אנשים שנפגעו כתוצאה משימוש ברכב מנועי במסגרת ייעודו הטבעי המקורי של אותו רכב.

חלק גדול מהרכבים נועדו לשמש לתחבורה. אבל יש סדרה של כלי רכב שלא משמשים לתחבורה, כמו באגר, עגורן וכדו'.

יש כלי רכב "מעורבים" – שנועדו ליותר משימוש אחד, כמו מערבלי ביטון.

ביהמ"ש קבע: כי כל עוד הוא במסגרת הייעוד הטבעי אם קרה במהלך שימוש כזה תאונת דרכים, זוהי תאונת דרכים.

א"כ ביהמ"ש טבע את "המבחן הייעודי" – לפי הייעוד של הרכב.

פס"ד אלה הובילו לשורה שלמה של ביקורת. מטבע הדברים הובילו את הביקורת חברות הביטוח. אבל גם מלומדים כמו פרופ' אנגלרד טענו שזה לא הייתה כוונת המחוקק.

המחוקק נענה לביקורת – ולכן בסדרה שלמה של שינויים הוסיפו "למטרות תחבורה" וע"י כך שינו מ"המבחן הייעודי" ל"מבחן התעבורתי".

אלא שמלאכת החקיקה היא מאוד לא טובה. והתוצאה ששימושים שהם בעצם שימושים תעבורתיים הוצאו משום מה מהחוק.

לעומ"ז נשאר בחוק מספר מקרים שבהם רואים תאונת דרכים גם כשהשימוש ברכב לא נעשה לצורכי תחבורה (כפי שנראה לקמן בחזקות חלוטות). ברמה עקרונית זהו לב לבו של חוק הפיצויים.

למעט במקרים של חזקות חלוטות נשאר המבחן של "**המבחן הייעודי**".

### **רכב מנועי**

מוגדר בחוק וגם ההגדרה הזו מחולקת ל- 3 חלקים:

1. הגדרה בסיסית – כלומר אם כלי רכב עונה על כל התנאים שמופיעים הוא רכב מנועי.
2. לרבות;
3. למעט;

**סעיף 1 – הגדרת "רכב מנועי"**. (חייבים להתקיים כל התנאים במצטבר);

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

א"כ רכיבי ההגדרה הבסיסית;

**רכב הנע בכוח מכני על פני הקרקע עיקר יעדו לשמש לתחבורה יבשתית.**

**רכב** – כלי שיש לו גלגלים המסוגל לנוע ממקום למקום.

**כוח מכני** – הוא יותר מצומצם. ולכן אם קורה לאדם תאונה על אופניים, או על חמור זה לא תאונת דרכים.

הגדרה נע בכוח מכני – זה לא מדויק, כי לא רלוונטי אם ברגע קרות התאונה הוא נע. מה שחשוב אם יש לו כושר לנוע באמצעות "מוטור" – כוח מכני, אם לאו.

ולכן אופניים עם מנוע עזר – ומפעיל את הדוושות ולא את המנוע, וכן גם רכב שלא נוסע. נחשבים "רכב הנע בכוח מכני".

יתירה מכך, גם רכב שהמנוע הוצא לצורך תיקון והרכב מיזדרר, עצם העובדה שזמנית הוצא ממנו המנוע לא מוציא אותו מהגדרת רכב. לעומ"ז אם המנוע יסולק ממנו לצמיתות – הוא לא רכב.

**על פני הקרקע** - לא הכוונה שחייב לנסוע צמוד לקרקע, אפשר שחלק מהמסלול יהיה על עמודים שקבועים בקרקע, זו הסיבה שגם רכבלים עשויים להיחשב כנעים על פני הקרקע. (מפני שעדיין ביהמ"ש לא דן בשאלה כזו). יש אמרת אגב של השי ברק בפס"ד **חברה ישראלית לקירור ואספקה נ' סובח** – שלדעתו רכבל/כרמלית ייחשבו כרכב מנועי. זו דעתם גם של פרופ' אנגלרד וריבלין.

אבל גם כאן לא חשוב האם בעת קרות התאונה הרכב נע על פני הקרקע, מה שחשוב שיש לו **כשירות** לנוע על פני הקרקע.

נידונה השאלה: מכונית שנמצאת בתוך אוניה – בלב ים, והמכונית זזה ופוגעת באדם – האם זה נחשב לתאונת דרכים?

תשובה: הדרישה היא: שהרכב מסוגל לנוע על פני הקרקע, ולא מה התרחש בעת התאונה.

עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית – אם מדובר על רכבים שיש להם רק ייעוד אחד, ממילא כל ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית. אם הרכב המסוים יש לו ייעוד אחד, אבל אינו ייעוד תעבורתי, ברור שהוא לא עונה על ההגדרה.

א"כ הגדרה זו נועדה לאותם רכבים שיש להם יותר מייעוד אחד, ואז הדרישה כפולה, ראשית, יש לבדוק שאחד הייעודים הוא לתחבורה. שנית, יש לבדוק האם הייעוד התחבורתי הוא עיקר ייעודו. (על בסיס השוואה).

להגדרה זו יש 2 אלמנטים;

הש' אנגלרד אומר (בספרו) – שצריך להתקיים תנאי נוסף: שבתוך הרכב יהיה אדם שיוביל את הרכב ממקום למקום. כלומר רכבים הממונעים בשלט רחוק לא נכללים בתחבורה יבשתית.

הש' ברק – (בחברה ישראלית) – במסגרת השאלה האם מעלית היא רכב מנועי, בודק את הנושא "עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית" – ואומר – לא די לדבר על העברה של נוסעים, אלא צריך העברת נוסעים ממקום גיאוגרפי אחד למקום אחר, ולא באותו בניין עצמו. וההנמקה: כי באותו מבנה אין סיכונים תעבורתיים.

הטעם בעיקר ייעודו לתחום את אותם רכבים.

נבדוק מה הוצאו

1. חקלאות, תעשייה, בניין – מכבש/בולדוזר/ עגורן/ קומבאי – כל הרכבים הללו מטרתם לעסוק בתעשייה. והובלת אדם זה משני.
2. כלי שעשוע – עיקר תפקידם לשעשוע.
3. כלי טייס – למרות שהם משתמשים בנתיבי המראה, אבל זה לא עיקר ייעודם, זה משני.

מה נכלל בעיקר ייעודו

1. משאית מנוף – ברור שהיא משמשת לשינוע (הרמת מטענים), אבל גם להובלת אנשים. והפסיקה קבעה שעיקרה לשמש לתעבורה יבשתית.
2. מערבל בטון – הובלת בטון וערבול בטון. עיקר ייעודו תעבורתי.
3. קונווייד – רכב המשמש בשדה תעופה המוביל מזוודות – גם כן עיקר ייעודו לשימוש לתעבורה יבשתית.

מלגזה – 2 ייעודים; תחבורה יבשתית, והרמת/הורדת מטענים.

והשאלה: האם עיקר ייעודו לתחבורה יבשתית?

ברע"א 613/95 קרנית נ' עופר נחום.

אומר הש' אור – שזה מאוד דומה למשאית מנוף. וכפי שמנוף העיקר זה תחבורה יבשתית, והורמה והורדה זה משני, כך גם מלגזה.

הש' אור מסייג – כי דבריו בפסה"ד זה רק על אותה מלגזה ספציפית, והוא לא דיבר על כל המלגזות. כך שבמקרה נתון חברת הביטוח תרצה להוכיח שזה לא אותו המלגזה עליה דיבר הש' אור.

### לרבות (בהגדרת רכב מנועי)

מונה 4 כלים:

1. רכבת.
2. טרקטור.
3. מכונה ניידת.
4. נגרר או נתמך ע"י רכב מנועי.

רכבת: ניתן לומר שלגבי רכבת אין שום סיבה שהרכבת לא תיכנס בהגדרה הבסיסית. ובאמת גם לפני התיקון היה פס"ד של העליון שהכיר ברכבת כרכב מנועי.

שאלה: א"כ למה הכניסו רכבת?

תשובה: היה ניסיון להוציא רכבת מחוק הפיצויים ובכדי להדוף את הניסיון ציינו אותה במפורש. (סיבה היסטורית).

לעומ"ז כל האחרים הם בעייתיים;

נגרר או נתמך ע"י רכב מנועי: השוני בנגרר – 1. אין לו מנוע. 2. אין הכרח שייעודו יהיה תעבורתי. וגם ניתן לומר כי ייעודו התעבורתי הוא משני.

לדוגמא: כל המכונות החקלאיות שמחברים אותם לטרקטור כמו למשל מכונה לקציצת קש; ביהמ"ש העליון קבע שזה בגדר נגרר.

נגרר – יכול שיהיה בלי מנוע. ויכול להיות שאפילו שאין לו שום תפקיד תעבורתי וכל ייעודו רק לקצירת קש.

והמבחן: זה לא משנה אם בעת התאונה היא נגררה או לא, אפילו היא מנותקת, מה שקובע זה האם הוא רכב שניתן להגדיר אותו כנגרר. ולכן עצם העובדה שכלי מסוים נגרר, זה לא הופך אותו לרכב נגרר בהגדרה. כלומר מתייחסים למהות.

ולעניין זה התייחס ביהמ"ש – באחד מפסקי הדין בעניין, משאית שהוצא המנוע והפכו אותה למכונת קידוח וכאשר באחד הפעמים גררו אותה נפגע מישהו.

וביהמ"ש קבע: שזה לא נגרר כיוון שמהותו הוא קידוח, זה שהזיזו אותו זה לא ייעודו. וכן לגבי מטוס שגוררים אותו זה לא נגרר כי אין זה עיקר ייעודו.

שיעור 3 – 28.10.02

"לרבות" בהגדרת רכב מנועי (המשד).

מכונה ניידת הכשירה לנוע בכוח מכני בכביש – אם נשווה בין ההגדרה הזו להגדרה הבסיסית של רכב הרי שחסר כאן "ועיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית" – לא דורשים ממכונה זו שעיקר ייעודה יהיה לשמש לתחבורה יבשתית. אך מצד שני יש דרישה אחרת וזה "כשירות לנוע על הכביש".

כלומר המסקנה היא כזו: אם רכב לא נכלל בהגדרה הבסיסית משום שיש לו 2 ייעודים, וייעודו התעבורתי אינו העיקרי, הרי שאינו נכנס להגדרה הבסיסית. אבל זה לא מכשיל אותנו להיכנס להגדרה הבסיסית של מכונה ניידת, כיוון שאין דרישה במכונה ניידת שעיקר ייעודו לתחבורה יבשתית. כלומר גם רכבים שיש להם 2 יעודים והייעוד התעבורתי הוא משני יכולים להיכנס להגדרה השניה, אבל דורשים דרישה חלופית, "כשרות לנוע על הכביש".

ועתה אנו שואלים: מה פירוש הדרישה "כשרות לנוע על הכביש"?

כבר למדנו שצריך להיות בפורטנציאל – וזה לא רלוונטי היכן התרחשה התאונה.

ועתה שואלים מה ה"כשרות"?

ברור שהכשרות קודם כל היא פיזית, למשל עגורן – (הוא נע על פסים, מרחק קצר) הוא לא נופל לתוך ההגדרה הבסיסית, כי הוא לא משמש לנוע על היבשה. האם הוא נכנס למכונה ניידת?

התשובה היא: לא, כי הוא לא יכול לנוע בכביש. אין לו כשרות פיזית. הוא מוגבל למרחק קצר.

ע"י הכשרות הפיזית – נופלים כל מיני כלים גדולים שמבחינה פיזית לא יכולים לנוע על הכביש.

השאלה שנידונה בבתי משפט בערכאות נמוכות האם צריך גם כשרות נורמטיבית בנוסף לכשרות הפיזית, כלומר שיהיה אישור לרכב ממשד הרישוי לעלות על הכביש?  
בשעתו היה מחלוקת וזה נפתר בפס"ד איטליס נ' ישראלי.

רע"א 3534/97 איטליס נ' ישראלי

שם הוכרעה השאלה, שחייבת להיות גם כשרות נורמטיבית – שיש להם כשרות לעלות לכביש – ממשד הרישוי.

הש' אור מסביר הואיל ומטרת החוק להגן מבחינת סיכונים תעבורתיים לכן צריך לאמץ כשרות נורמטיבית.

זה מוציא מתוך העניין הרבה רכבים, שאילו לא הדרישה לכשרות נורמטיבית הם היו נכללים בגלל שהם נעים בכביש. כמו לדוגמא מטוסים בהנחה שהם לא נכנסים בהגדרה הבסיסית.

הש' אור מנמק מדוע נדרשת גם כשרות נורמטיבית, כי אם לא נדרוש כשרות נורמטיבית, כל הרכבים שיצאו מההגדרה הבסיסית בגלל שאין עיקר ייעודם לשמש לתחבורה יבשתית (כמו מכוניות שעשוע או מכסחת דשא) הם יכנסו בהגדרת מכונה ניידת. א"כ הצורך הוא בכשרות נורמטיבית שתקנות התעבורה מאשרות לאותו סוג רכב לנוע בכביש.

גם רכב שבעיקרון סוגו מקבל רשיון לנוע על הכביש, כלומר, בפוטנציה יש לו כשרות נורמטיבית לנוע – ונשללה ממנו זמנית הכשרות לנוע בכביש מחמת תקלה וקרתה תאונה, זה ייחשב כמכונה ניידת.

ומצד שני – אם יש רכב שלסוג הזה אין כשרות נורמטיבית – כלומר שמשרד הרישוי לא נותן לו כשרות לעלות לכביש, וקיבל אישור זמני – ובאותו זמן קרתה תאונה – בזה הוא לא ייחשב כמכונה ניידת כי מה שחשוב זה הכשרות הפוטנציאלית ולא הזמנית.

#### בפס"ד איטליס נ' ישראלי

מכבש שעבד בכביש הרג פועל. המכבש, לא נכנס להגדרה הבסיסית – לרכב מנועי, כי אין עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית. וגם בהגדרת מכונה ניידת הוא לא נכנס – כיוון שמדובר באישור זמני לעלות על הכביש לצורך תיקון – זה לא הפך אותו למכונה ניידת, כי אין לו מה שדורשים מבחינה פוטנציאלית.

על סמך מה משרד הרישוי קובע לתת רישוי לסוג רכב ספציפי?

1. מידות – עד מידה מסוימת של רוחב.

2. מהירות – יכולת להגיע למהירות של 30 קמ"ש ויותר.

#### כשבאים לבדוק רכב איטי – לא להיבהל.

כי קודם יש לבדוק בהגדרה הבסיסית – ששם אין רלוונטיות לאיטיות שלו. מתי זה רלוונטי, כאשר לא מצליחים להכניס אותו להגדרה הבסיסית.

#### טרקטור

כל הטרקטורים נכללו במסגרת לרבות.

#### 2 שימושים בטרקטורים;

1. תעבורתי – הסעת עובדים.

2. הובלה של מטענים חקלאיים – (שזה לא שימוש תעבורתי).

אילו לא היה כתוב במפורש – היינו צריכים לבדוק אם הוא עונה על הגדרה של "מכונה ניידת". אבל המחוקק פטר אותנו – כי זה נכנס במסגרת ה"לרבות".

מהו טרקטור?

ראשית, כתוב ברשיון הרכב.

שנית, כל כלי שמשמש להובלת אנשים ומטענים.

ולכן לגבי טרקטור לא שואלים איטי או כבד.

#### למעט (בהגדרת רכב מנועי)

יש כלים שאילולא הוצאו אולי היו נכנסים. ולכן המחוקק מיעט אותם במפורש.

1. **מדרגות נעות** (לאור פס"ד חברה ישראלית לקירור ואספקה נ' סובח). קרוב לוודאי שזה לא נכלל בהגדרה הבסיסית וגם לא כמכונה ניידת. אפילו כשרות פיזית אין, כי אין מעבר ממקום גיאוגרפי אחד לשני.

2. **כסא גלגלים ועגלת נכים** - מיעטו אותם בגלל שהם כלים הנעים באיטיות. ולא רצו להכניס אותם לרכב מנועי כי ע"י כך יצטרכו לחייבם ברשיון ואגרות למיניהם.

### שימוש ברכב מנועי

#### סעיף 1 - הגדרות

"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;

בתחילה לא הייתה הגדרה למושג "שימוש". והפעם הראשונה שביהמ"ש הזדקק לכך, זה באוגוסט 88.

ביהמ"ש קבע את "המבחן הייעודי" לשימוש ברכב בהתאם לייעודו. אם ייעודו תעבורתי זה תעבורתי ואם לא תעבורתי אז מדובר על שימושים לא תעבורתיים.

וכאשר החליט המחוקק לסטות מהמבחן הייעודי ולהחליף ב"מבחן התעבורתי" השימושים צריכים להיות שימושים למטרות תעבורה.

למחוקק היה כוונת טובות והוא כתב הגדרה של שימושים מוכרים. אבל לא כך מגדירים. כל הגדרה ראויה צריכה לכלול הגדרה מופשטת בסיסית.

#### וחילקו ל-3 חלקים;

בחלק הראשון מופיע - מסי שימושים שנכללים ברכב מנועי. (נסיעה ברכב כניסה וירידה ממנו דחיפה וגרירה וכו'). אין הגדרה כללית.

החלק השני, זה לרבות. ובניגוד לראשון שדובר בשימוש אקטיבי, החלק השני בא לרבות לא שימושים אקטיביים אלא סיטואציות שהרכב נקלע לא מרצונו של הנהג.

והמכנה המשותף שיש להם סיכון תעבורתי, כגון הידרדרות או נפילה של חלק מהרכב. (זה שימוש? זה סיטואציה!).

והחלק השלישי, למעט - פריקה וטעינה כשהרכב עומד. ולכאורה הרי אמרנו שהשימוש זה גם מטען, כי צריך להטעין ולפרוק. ומדוע הוצאו.

#### ההגדרה גרועה

כי יכולים להיות שימושים למטרות תעבורה שלא נכללים בהגדרה הבסיסית.

יתירה מכך, בגלל ניסוח כושל בהגדרה של מהי תאונת דרכים, מופעל 3 חזקות חלוטות מרבות ושתיים מהשלוש לא קשורות לשימוש התעבורתי.

החוק לא טוב אין לנו בו קו מתווה. השתרבו שימושים לא תעבורתיים והוצא טעינה ופריקה.

#### שימושים מוכרים

1. **נסיעה ברכב** - אומר השי' ברק בפס"ד דראושה נ' אררט - שהשימוש של נהיגה ברכב הוא קטגוריה רחבה ביותר ומופשטת, כך שאפשר להכניס הרבה שימושים.

ובפסיקה של ערכאות נמוכות (שלום, מחוזי) התפתחה גישה לפיה הרבה פעולות מקדימות לנהיגה הם נחשבות 'קדם נהיגה', ישיבה, כיוון כסא ומראות, הפעלת מזגן וכדו'.

כך גם אמר פרופ' אנגלרד, גם אם רכב נוסע ועוצר, נניח אוטובוס עוצר, ובעצירה אדם נופל זה גם נחשב בגדר רכב מנועי.

וחשוב לציין כי הש' רבלין טוען בספרו שצריך לצמצם רק לשימושים תעבורתיים, וכיוון כסאות, מראה והפעלת מזגן זה לא שימוש תעבורתי.

למעשה אין הלכה בעניין. ולכן אם תובעים אנו נציג את דעת פרופ' אנגלרד וערכאות נמוכות. ואם מייצגים את חברות הביטוח נביא את דעתו של רבלין.

לעניין נסיעה ברכב – היא חייבת להיות תמיד לשימוש תעבורתי. ולכן לא צריך לשאול אם זה לשימוש תעבורתי. אבל זה לא בהכרח נכון לשימושים אחרים. כניסה ויציאה מרכב, כניסה לרכב או ירידה ממנו – כי זה עדיין לא שימוש תעבורתי. אבל כמובן שהוא הכרחי לנסיעה. (באנלוגיה – זה כמו מטען וזה לא בסדר שעושים את החלוקה ביניהם).

אבל לגבי כניסה ויציאה זה לא בהכרח אומר שזה למטרות תעבורה יכול להיות סיבות שונות לכניסה ויציאה. ולכן בפס"ד פדידה נ' סהר הובחנה התופעה הזו שלגבי השימוש על כניסה לא די שמבצעים את השימוש אלא צריך להראות שזה למטרות תעבורה.

ע"א 8548/96 פדידה נ' סהר

שם מדובר בנהג משאית שהלך למוסך לתקן את המשאית וכשרצה לעשן סיגריה עלה למשאית לקחת את המצת וכשירד התחלק ונפל.

ביהמ"ש – ירידה זה שימוש מוכר אבל לא כל ירידה או כניסה תיחשב בגדר שימוש מוכר כי זה צריך להיות כפוף למטרות תעבורה ולקיחת מצת מהרכב זה לא שימוש תעבורתי. לעומ"ז בשביל להוציא מפתח או להרים אמברקס זה שימוש תעבורתי.

2. **הכניסה והיציאה מהרכב** – מייצגת טוב בעיה חדה מאוד במסגרת הפיצויים. והם הגבולות האפורים, מתי זה נכלל במסגרת שימוש. ואמרו ברור שזה כולל גם עליה לרכב וגם בפתיחת הדלת אותו דבר גם ביציאה.

אבל מה הדין בשלבים המקדמיים שאדם הולך לרכב ונופל בדרכו לרכב?

הואיל והכניסה והיציאה נכללו גם בעבר במסגרת "שימוש". אז במילא הייתה פסיקה גם בנושא. והפסיקה אומרת כך: כאשר מדברים על כניסה לרכב אז כאשר יש מגע עם הרכב כלומר מתחיל להיכנס, אז מתחיל השימוש להיות מוכר.

ולכן אם יש מקרה שמשוה רץ לאוטובוס ותוך כדי הריצה נחבט ממכשול בכביש ותוך כדי הנפילה הוא נגע באוטובוס האם זה תאונת דרכים.

תשובה: לא. כי עוד לא נעשה שימוש של כניסה לרכב.

לעומ"ז הרחיבו בירידה מרכב – במסגרת ירידה אפשר שהתאונה תתרחש גם לאחר שנותק המגע ונעשו כמה צעדים על המדרכה בתנאי שעדיין לא חזר שיווי המשקל. אם במהלך הירידה ועשיית הצעדים הוא נפל בגלל חוסר שיווי משקל, זה נחשב במסגרת שימוש של ירידה מרכב.

3. **החניית רכב** – יש שינוי חקיקתי. בדין הקודם – שלטה הפסיקה שדיברה על הרחבה ואז לא היה הבדל בין חניה להחניה. והיו נכללות במסגרת השימושים.

היום חניה לא מופיעה כשימוש מוכר.

החזקה החלוטה המרבה – השנייה – מדברת על חזקה כשרכב חונה במקום אסור.



כל הפסיקה הקודמת אינה רלוונטית. כי בעבר לא הייתה הבחנה בין חנייה במקום אסור או מותר ותמיד זה נחשב לשימוש.

והואיל וביהמ"ש העליון לא הזדקק לכך, לכן כל ערכאה מחליטה לעצמה ויש המון דעות.

השלב שבו מסתיימת ה"החניה" ויש "חנייה";

גישה א – זה נחשב החניה עד הרגע שהרכב והנוסעים יוצאים מהרכב.

גישה ב – מרחיבה את ההחניה, גם כשיוצאים ומבצעים פעולות מחוץ לאוטו – לדוגמא: נעילה בשלט רחוק, כיסוי הרכב, רכב בשיפוע ושם אבן למנוע התדרדרות – זה ייחשב במסגרת החניה.

הדבר חשוב היות ומרגע תום ההחניה ותחילת החנייה הדבר לא ייחשב כתאונת דרכים, שעה שהחניה נעשתה במקום מותר. ובמקרה נתון לפי גישה אחת זה ייחשב תאונת דרכים כי זה עדיין במסגרת ההחניה, ולפי גישה אחרת זה לא ייחשב כתאונת דרכים כי זה יצא ממצב ההחניה וכנס לשלב חניה. ולכן זה מאוד חשוב לאיזה בימ"ש הוא נקלע.

מנגד אם החנייה תהיה במקום אסור ואדם לא ירד מהרכב זה ייחשב כתאונת דרכים. מהטעם שיש סיכון במקומות אלו, לעומת חנייה במקום מותר שאין סיכון ולכן לא נחשב לתאונת דרכים.

המעבר משלב חנייה לנסיעה – גישות שונות;

גישה אחת: מרחיבה – ברגע שנכנסים לאוטו ומתכוונים לנסיעה.

גישה שניה: מצמצמת – רק כאשר מתחילים לנסוע.

באחד מפסקי הדין: נדון אירוע נהג שהיה צריך לצאת לדרך, הרכב חנה במקום מותר ולכן בשלב זה, זה לא שימוש מוכר. הוא נכנס לאוטו הפעיל מנוע והמתין לאשתו. הוא השאיר את דלת הנהג פתוחה. וביד אחת הוא כיוון רדיו וביד שנייה ניקה את אוזנו עם קיסס. אשתו שהגיעה לאותו, תחילה פנתה לסגור את דלת הנהג, וכתוצאה מכך הנהג נפצע.

והשאלה: האם זה תאונת דרכים. האם הסתיים שלב החניה?

ונקבע: שמספיק שנכנס לאוטו ועושה פעולות כהכנה לנסיעה, זה יציאה משלב חנייה. והכירו בזה כתאונת דרכים.

4. **דחיפה וגרירה** – זה שימוש מוכר ואם מישהו נפגע זה תאונת דרכים.

ברכב גורר יש כפילות רכב גורר ונגרר.

5. **טיפול דרך או תיקון דרך ברכב** – שנעשה בידי המשתמש בו או בידי אדם אחר שלא במסגרת עבודתו.

יש כאן הסתייגויות, לא תמיד זה מוכר. בעבר כל הטיפולים והתיקונים ברכב נחשבו כשימושים ולכן הוגדרו כתאונת דרכים. אך כיום במסגרת הצמצום צמצמו לטיפול ותיקון דרך, להבדיל מטיפול מוסך.

**בפס"ד דראושה נ' אררט**

אומר הש' ברק: טיפול או תיקון דרך הנו רק זה שנועד למנוע או להקטין את הסיכון התעברותי והוא נעשה אגב הנסיעה או לצורך המשכה המיידית.

דוגמאות ברורות: אוטו מתחמם ובודק אם חסר מים ומתפרץ עליו מים – זה ברור שנכלל במושג של טיפול. לעומ"ז מי שמנקה את האוטו ועושה וקס – זה לא טיפול ותיקוני דרך.

השאלה במצבי ביניים: יש אומרים שזה לא מבחן גיאוגרפי אלא זה יכול להיות גם בתחילת נסיעה אם צריך אותו לצורך הנסיעה, כגון אם יש פנצ'ר באוטו. ואם המטרה לא תעבורתית – זה לא ייחשב לשימוש.

לדוגמא: נהג משאית שהגיע כמעט לסוף הדרך, לא מצליח לסגור את החלון ולקוח מברג ע"מ לתקן ונפגע, האם זה נכלל במסגרת טיפול דרך? התשובה: לא, כי הפעולה לא נעשתה לצורך תעבורתי ולכן זה לא נכנס למסגרת תיקון/טיפול דרך.

אבל יש סייג הסעיף מסייג מי עשה זאת, אם עשה זאת המשתמש (הנהג) זה ייחשב לטיפול דרך. אבל אם מישהו אחר ובמסגרת עבודתו – שימוש כזה לא יוכר.

### "טיפול דרך או תיקון דרך שנעשה בידי המשמש או בידי אדם אחר שלא במסגרת עבודתו"

מהו "מסגרת עבודתו"? האם דווקא איש מקצוע או גם אם זה במסגרת עבודתו אפילו שאין עיסוקו בכך?

לדוגמא: נהג משאית שנוסע מאילת לצפון הארץ ואליו מצטרף עוזר נהג, וקורה תקלה והרכב נתקע והם יוצאים לתקן את הרדיאטור ושניהם נפגעים. לגבי הנהג אין בעיה, אבל לגבי עוזר נהג – הרי במסגרת עבודתו תפקידו גם לעזור, האם זה נכנס ל"מסגרת עבודתו" או שהכוונה לאיש מקצוע?

שאלה זו נדונה בפס"ד יונאי נ' אררט.

ושם אמר הש' אור – כי 2 הפרשניות אלו הגיוניות. אבל הוא מצמצם ולכן ההלכה, שצריך גם איש מקצוע וגם במסגרת עבודתו. (2 תנאים מצטברים).

במסגרת עבודתו – שמקבל שכר. אבל טרמפיסט שעושה טיפול ללא שכר למרות שזה מסגרת עבודתו זה לא נחשב.

### לרבות

"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".

אוסף מצבים שיש בהם סיכון תעבורתי למרות שאין בהם שימוש אקטיבי – "התדרדרות או התהפכות של הרכב".

"התנתקות או נפילה של חלק מהרכב או מטענו" – בדומה לטיפול דרך זה גם בסייגים מסוימים.

מטבע הדברים מטען נופל וחלק מהרכב מתנתק, אבל יכול להיות שגם חלק ייפול אבל לא לגמרי. לדוגמא: כף של טרקטור תנתק בצד אחד, או דלת משאית וכדו'. לא בהכרח שחלקים ייפלו וממש יתנתקו.

הכלל הוא: אם אותה התנתקות או נפילה קוראת בזמן נסיעה – זה תמיד מוכר. (לדוגמא, עגבניות עפו ממשאית תוך כדי נסיעה ואדם נפגע זה שימוש מוכר).

מה הדין כשרכב עומד ותוך כדי הטיפול נופלים חלקים?

אם אף אחד לא מטפל בו, זה נכלל. אבל אם בשעה שמטפלים ברכב נופלים ממנו חלקים או מטען זה ייחשב כשימוש מוכר בתנאי שלא נעשה בו הטיפול ע"י אדם במסגרת עבודתו.

זו הרחבה גדולה – לא השתמשו במילה "אחר" אלא "אדם". אין הבחנה בין האדם שעשה את הטיפול לבין אחר. מה שקובע האם אותו אדם עשה את זה במסגרת עבודתו – איש מקצוע ומקבל עבור זה שכר.

ע"א 3024/94 יונאי נ' אררט.

חקלאי עסק בהטענת טרקטור בפרחים שגידל כדי לשווקם. תוך כדי טיפול בטרקטור, חלק מהטרקטור נפל עליו ונפגע.

אילו היינו אומרים רק עבודה אז זה במסגרת עבודתו, אבל אם צריך גם בעל מקצוע, אולי אין זה מקצוע?

ביהמ"ש קבע – שלא מספיק שזה קרה במסגרת העבודה אלא צריך גם במסגרת המקצוע, ואין מקצועו לטפל בטרקטורים. ולכן זה הוכר כתאונת דרכים.

#### שיעור 4 - 4.11.02

#### שימוש ברכב מנועי (המשך)

#### למעט (טעינה ופריקה).

בסיפא: "ולמעט טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד";  
מוציא טעינתו של מטען ופריקתו של רכב עומד.  
אך זה לא כולל את הסיטואציות של טעינה ופריקה כאשר הרכב בתנועה.  
לדוגמא: טרקטור שמושך עגלה ומשני הצדדים מעמיסים חציר בעודו נוסע. וכן הרמת פחי אשפה למשאית זבל תוך כדי נסיעה.  
והשאלה: מה הדין בפריקה וטעינה כשהרכב בנסיעה כי זה לא הוצא (נתייחס לזה בהמשך).

א"כ מה שאנחנו יודעים שממעטים טעינה ופריקה כשהרכב עומד ואכן כך זה ברוב המקרים.

ולכאורה מדוע הוצא טעינה ופריקה הרי זה ממש דומה לכניסה ויציאה מהרכב ששם הכירו. ומדוע לגבי מטען - העמסה ופריקה הוצא ממסגרת שימוש תעבורתי?

לא ברור מדוע המחוקק עשה זאת, יש כל מיני השערות, מה שברור שהוא רצה לצמצם דברים ולכן הוציא פריקה וטעינה.

ההנמקה הייתה שבד"כ פריקה וטעינה זה במסגרת עבודה ואז כבר יכול הנפגע לתבוע מביטוח לאומי מחמת תאונת עבודה, וכן היה ההסבר לגבי תיקוני דרך שמיעטנו מי שזה במסגרת עבודתו כי אז זה תאונת עבודה.

הקושי: זה לא נימוק;

1. כי גם תאונת דרכים קלאסית - יש הרבה מצבים שזה במסגרת עבודתו, לדוגמא אדם נוסע לעבודתו באוטובוס ונפגע בתאונת דרכים - גם זה נחשב במסגרת עבודתו.
2. גם תיקוני דרך בידי המשתמש - יכול להיות שהוא פועל וזה במסגרת עבודתו.

#### פעולות לוואי לטעינה ופריקה

הפסיקה החמירה והגדירה במסגרת "טעינה ופריקה" גם פעולות לוואי. וברגע שפעולות מסוימות הם פעולות לוואי של טעינה ופריקה, גם הם לא נחשבים כשימושים מוכרים.

ואפילו שהשימוש לוואי לכשעצמו היה יכול להיחשב לשימוש מוכר, לדוגמא;

#### פס"ד מגיד שיבלי נ' הדר.

מדובר באדם שטען את ארגו המשאית בעגבניות ולאחר הטעינה הוא רצה לכסות בברזנט, תוך כדי פעולת הכיסוי קפצה אחת הגומיות ופגעה לו בפנים.

לכאורה עצם הטיפול הוא טיפול דרך שיוכל להמשיך בנסיעה.

אומר ביהמ"ש - זה שימוש לוואי לטעינה ולכן היא לא הוכרה.

#### פס"ד קרנית נ' פדל אל שאער.

העמיסו על ארגו משאית בלוקים ולשם כך היה צריך לפתוח את הדלת האחורית ובזמן הסגירה הדלת נשמטה מהציר ופגעה בעובד.

ונשאלה השאלה: האם זה במסגרת שימוש מוכר?

ברגע שביהמ"ש ראה שזה שימוש לוואי אז זה לא במסגרת השימוש.

### **רע"א 6454/99 אריה חברה לביטוח נ' דואני יעקב.**

שם ביהמ"ש קבע 3 מבחנים להחליט אם פעולה מסוימת המקדימה או באה לאחר טעינה ופריקה נכללת במסגרת פעולות לוואי לטעינה ופריקה ואז המשמעות שהם לא שימושים מוכרים. ומתי נאמר שהם לא פעולות לוואי לטעינה ופריקה אלא פעולות עצמאיות שייבחנו בפני עצמן ואם הפעולה מוכרת כשימוש נכיר בה כתאונת דרכים:

שם מדובר באדם שהיה אמר לפרוק מהמשאית מטען והוא עמד בתור. משני צדי המטען היו תומכות שהחזיקו אותו וכשהוציא את התומכות המטען נפל והוא נפגע.

והשאלה: האם מדובר בפעולה עצמית ונבחן אם זה היה מקצועו או לא או פעולת לוואי.

ביהמ"ש המחוזי קבע שזה היה פעולת לוואי.

ביהמ"ש העליון: לא כל פעולה מקדימה או מאוחרת בהכרח היא פעולת לוואי. והציע 3 מבחנים;

1. מידת הצורך בביצוע פעולות הלוואי – האם יש צורך לפעולה לשם הפריקה והטעינה.
2. המידה בה מקילה אותה פעולה על הפריקה או הטעינה.
3. סמיכות המקום והזמן.

**למשל:** בפרשת **מגי"ד שיבלי** - ביהמ"ש נימק: ציטוט - "פעולות הכיסוי של המטען וקשירתו הן פעולות משלימות לפעולת הטעינה, בהיותן מיועדות להבטיח את שלמות המטען ויציבותו. אשר על כן, יש לראותן כפעולות לוואי של הטעינה וכחלק שלה".

**או בפס"ד אלשער** - ציטוט: "פתיחת הדופן במשאית ואח"כ סגירתה באה לאפשר את הטעינה או לפחות להקל עליה".

לאור המקרים ביהמ"ש בודק וקובע שלא רק שלא היה צורך להוציא את התומכות ולא מקל אלא זה מסוכן, הם נועדו להגן. ובעצם הפועל שפירק הוא היה צריך להוציא אותם רק אחרי הפריקה ואסור היה להוציא את התומכות לפני הוצאת המטען.

ולכן קבע ביהמ"ש שאין מדובר בפעולת לוואי אלא מדובר בפעולה בפני עצמה, וכאן מדובר בהתנתקות של חלק מרכב שלא במסגרת עבודתו ולכן זה נחשב כתאונת דרכים.

### **התנגשות בין שימושים**

נשאלת השאלה: מה הדין אם מתבצע שימוש ברכב שמצד אחד הוא לא נופל בשימושים המוכרים, אבל הוא לא נופל גם בשימושים האסורים, ומצד שני הוא עונה על הדרישה "למטרות תעבורה", מה גובר על מה?

ביהמ"ש התמודד עם השאלה הזו ברע"א 5738/97 **תעבורה מכלי מלט נ' הסנה פ"ד** (נג) 145

מדובר על רכב קומתיים שהוביל מכוניות חדשות מהנמל אל המפעל, וכשהגיעה המשאית ליעד היה צריך להוריד את המכוניות וכדי שהם לא ייפלו היה בלם מכני שהיה נעוץ בתוך השטח של המשאית ולשם הורדה היה צריך להוריד את הבלם המכני. תוך כדי השחרור קפץ אחד הפינים על פניו של הפועל והוא נפל מהמשטח השני על אסבסט ונפגע קשות.

ונשאלת השאלה: האם מדובר בשימוש מוכר ואז זה תאונת דרכים?

הש' אריאל: ההוצאה של הבלם היה שימוש מקדמי לנסיעה ולכן אפשר לומר שזה שימוש לצורך תעבורה, אבל השימוש הזה לא מופיע בשימושים המוכרים ומצד שני הוא לא מוצא.

ולכן אומר הש' אריאל - שמה שקובע זה העובדה שזה לשימוש תעבורה. והוא נותן 2 דרכים להתמודד עם זה שזה לא מופיע;

1. פרשנות - פירוש מרחיב לשימושים מוכרים - וע"י הרחבת השימושים המוכרים להכניס נוספים, ואפשר להרחיב נסיעה וכניסה לרכב. גם נסיעה ניתן להכניס הרבה פעולות כמו סידור הכסא, מראות, וכדו'. (הש' ברק).

2. אם הדבר איננו אפשרי, לדעתי, הרשימה שמופיעה בהגדרה של "שימוש" אינה רשימה סגורה והמחוקק לא שולל אפשרות להכניס שימושים נוספים.

אבל הוא אמר זאת אגב אורחא כיוון שבמקרה הזה הסתפקה לו דרך הפרשנות ולכן זה עדיין לא הלכה. (וגם רבלין לא חולק).

נשאלת השאלה: מה הדין לגבי שימוש שנכנס לשימושים מוכרים ואותו שימוש נכנס גם לשימושים לא מוכרים?

אם למשל נכנס ל- 2 שימושים מוכרים אז אין בעיה.

לדוגמא: תיקון דרך ותוך כדי דחף את האוטו ונפגע, אז אפשר גם בקטגוריה של תיקון וגם של שימוש ברכב - נסיעה, אז אין בעיה.

באותו מצב אם 2 המקרים לא נכנסים לשימוש מוכר, גם אין בעיה.

לדוגמא: תיקון במסוק ונפל חלק תוך כדי טיפול של איש מקצוע ונפגע אדם, בשניהם אין משמעות, כיוון שזה לא שימוש מוכר.

מתי תהיה הבעיה - כאשר בקריטריון אחד הוא במסגרת שימוש מוכר ובקריטריון אחר הוא לא בשימוש מוכר?

למשל: איש מקצוע מתקן רכב במוסך ותוך כדי כך הרכב מתהפך, מצד אחד תיקון מוסך זה לא שימוש מוכר, ומצד שני התהפכות רכב זה שימוש מוכר.

הסוגיה עלתה ברע"א 9332/99 מכלוף קנאפו נ' מגדל.

שם מדובר שאדם נתן את מכוניתו לצביעה בתנור, וכשבאו להוציא את המכונית, המכונית התחילה להתדרדר ותוך כדי כך פגעה בו. מצד אחד, טיפול מוסך ע"י איש מקצוע, ומצד שני התדרדרות זה שימוש מוכר.

והשאלה מה גובר - כאשר אותו שימוש נופל במסגרת השימוש המוכר וגם במסגרת השימוש הלא מוכר?

הש' אור - מארגן את הסעיף בצורה אחרת.

את השימושים המוכרים הוא מחלק ל- 3 קטגוריות;

1. שימושים תעבורתיים מובהקים - והם מתקיימים כאשר הרכב בתנועה.

א. נסיעה ברכב. ב. החנייתו. ג. דחיפתו וגרירתו. ד. התדרדרות או התהפכות. ה. התנתקות או נפילה של חלק מהרכב או מטענו תוך כדי נסיעה.

2. פעולות המהוות חלק בלתי נפרד מהליך הנסיעה וצמודות לה באופן הדוק (כניסה ויציאה), ולכן המבחן הוא "השימוש התעבורתי". ולא כדי לקחת למשל מצית לסיגריה.

3. פעולות המהוות חלק משימושי הלוואי בתנאי שעומדים בסייגים הקבועים בהם;

א. טיפולי ותיקוני דרך - בתנאי שלא נעשו ע"י מי שאיננו המשתמש במסגרת עבודתו.

ב. נפילה והתנתקות של חלק מהרכב והמטען כשהרכב עומד ובתנאי שלא נעשה ע"י אדם שטיפל במסגרת עבודתו.

ואם הם יעמדו בסייגים הם נכללים בסייגים המוכרים.

והשימושים הלא מוכרים הם 3;

1. אותם שימושי הלוואי שאינם עומדים בסייגים הקבועים בהם.
  - א. טיפול או תיקון דרך שנעשים שלא ע"י המשתמש במסגרת עבודתו של האחר.
  - ב. נפילה או התנתקות של מטען או חלק מהרכב כשהרכב עומד, כשהטיפול נעשה במסגרת עבודתו של המטפל.
2. חנייה במקום מותר – כי חנייה לא מוזכר בשימושים. ובמסגרת ה'לרבות' זה רק חנייה אסורה.
3. השלילה המפורשת – טעינה ופריקה כשהרכב עומד. (כולל פעולות לוואי של טעינה ופריקה).

**בפס"ד קנאפו** יש התנגשות בשימוש מוכר מובהק שזה הידרדרות ובין שימוש שלא מוכר שזה טיפול מוסך שנעשה ע"י איש מקצוע במסגרת עבודתו.  
**והש' אור** קובע שמספיק שהוא עונה גם על השימוש התעבורתי שאז נוצר הסיכון התעבורתי ואז זה גובר.

קרוב לוודאי שזה תהיה גם התוצאה אם תהיה התנגשות בחנייה במקום מותר שזה לא שימוש תעבורתי – אבל הברקסים לא טובים והוא מתחיל להתדרדר או שמתהפך – ומה שגובר זה ההתהפכות – השימוש המוכר שזה הסיכון התעבורתי.

**נשאלת השאלה:** אם הדברים יפים גם בהתנגשות בין שימוש מוכר לטעינה ופריקה כשהרכב עומד, וזה שונה כי טעינה ופריקה הוצא במפורש.  
לדוגמא: תוך כדי טעינה ופריקה הרכב מתהפך או נשטט ממנו חלק.  
לעניין הזה ביהמ"ש לא נכנס – ובזה אין הלכה.  
ובעבר בפס"ד עוזר נ' אררט – ברק לא נכנס לזה.  
כלומר עדיין לא ברור מה תהיה ההכרעה. (ואם יהיה שאלה במבחן, להגיד 2 צדדים ושאלן הכרעה ולהמשיך לבדוק את הנושא).

דוגמאות – ולחשוב האם הפעולה נחשבת כשימוש מוכר.

1. טכנאי רכב מוזעק לתקן רכב שהתקלקל באמצע הדרך הוא מגיע ומתחיל בתיקון במהלך התיקון הוא נכנס לרכב ונוהג בו ותוך כדי כך נפגע.
2. מה הדין כאשר עובד מוסך במסגרת עבודתו נכנס לתוך הרכב ותוך כדי הנסיעה נפגע (נניח קיבל מכה בראש).

### 3 חזקות חלוטות מרביות

1. "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".

ראשית, זו הגדרה גרועה, זה סיפור של אירוע מסוים, והוא מתייחס לפס"ד לסרי נ' ציון. שם מדובר על מספר משפחות שבאו לנפוש בנואיבה ורצו לפרוס יריעה להגן, וסדרו את המכוניות מסביב בצורת ח (מרובעת), ושמו על זה פרזנט, והכינו אוכל ע"י גז בישול, ונגמר בלון הגז וכשבאו להחליף את בלון הגז אירעה דליפת גז ומיד לאחריה פרצה דלקה ותוך כדי כך נדלקו המכוניות, ונהרגו 4 אנשים ובנוסף גם נפצעו.

והש' ברק קבע שבמסגרת הייעוד של הרכב זה הדלק ולכן הוא קובע שזה תאונת דרכים. ולכן בניסוח "חומר אחר" בתנאי שהם חיוניים לכושר נסיעתו (דלק). אף אם אירעו על-ידי גורם שמחוץ לרכב (גז). זה למעשה הגדרת האירוע של לסרי נ' ציון.

בעצם לקחו את לסרי נ' ציון ופישטו את ההגדרה. ולכן ההגדרה אינה טובה, היא סיפור. (בנוסח המג'אלה).

2. "מאורע שנגרם עקב פגיעה ברכב שחנה במקום שאסור לחנות בו".

היות ומדובר בחזקה חלוטה היא תמיד גוברת ואפילו אם האירוע של הפגיעה נגרם עקב טעינה ופריקה.

והשאלה מה זה מקום מותר או אסור, האם המבחן נבדק לפי תקנות התעבורה וחוקי התעבורה או האם מדובר בסיכון תעבורתי.

השאלה לא הוכרעה;

ברור שאם אדם חונה במקום שיש סיכון תעבורתי וגם אסור על פי תקנות התעבורה - זה תאונת דרכים.

אותו דבר אם חונה במקום מותר שאין איסור על פי דין וגם איננו מהווה סיכון תעבורתי - זה לא תאונת דרכים.

הקושי מתעורר כשאין איסור לחנות על פי דין אבל מהווה סיכון תעבורתי, או ההפך כשאין סיכון תעבורתי אבל יש איסור.

לדוגמא: חניה בכחול לבן ללא תשלום זה אסור לחנות אבל מבחינה תעבורתית אין סיכון. חניה במקום רכב נכה זה אסור אבל אין סיכון תעבורתי.

דוגמאות הפוכות: שביל גישה למפעל (מה שלא נאסר מותר) ונניח ויש עיקול דרך, מצד אחד אין איסור אבל מצד שני יש סיכון תעבורתי.

יש גישות שאומרות מה שקובע זה איסור על פי דין.

יש גישות שאומרות שהמבחן הוא הסיכון התעבורתי.

רוב המלומדים מצדדים במבחן הסיכון התעבורתי. (אם נתקלים בבחינה בשאלה כזו - לומר כי אין הכרעה בעניין ויש גישה לכאן ולכאן, ובדקים את הסוגיה הלאה).

למה זה חשוב?

נניח וזוג ישבו ברכב במקום מותר ורכב התנגש בהם זה תאונת דרכים (לא מעורבת), כי זה כמו הולך רגל שנפגע. לעומ"ז אם חנו במקום אסור זה נחשב כתאונה מעורבת - של 2 כלי רכב, וכמובן שיש לזה השלכות שונות.

שאלה למחשבה: אדם חונה במקום שיש מחלוקת אם מותר לחנות שם או אסור, ורוכב אופניים מתנגש ברכב ונפגע, מה תהיה ההשלכה מבחינת הנהג?



**שיעור 5 – 18.11.02**

**החזקה השלישית המרבה**

"מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו המקורי";

הגדרה זו נועדה לשמר הלכה מפס"ד **סואעד נ' טאהא**.

האירוע: לסואעד היה טרקטור והוא העמיד את הטרקטור ליד נחל וחיבר משאבת מים לטרקטור שעבדה ע"י הכוח המכני של המנוע, אחת העובדות התקרבה סמוך למשאבה ושערותיה נתפסו במשאבה והיא נפגעה בצורה חמורה.

כאן מדובר בשימוש בטרקטור בייעודו, אך לא בייעודו התעבורתי.

בתקופת האירוע, היה המבחן "הייעודי", והואיל וזה גם ייעוד של טרקטור אז לא הייתה בעיה לראות בזה כתאונת דרכים.

ומדוע היה צריך לשמר את זה היום כאשר המבחן הוא תעבורתי?

אם נסתכל בחזקה החלוטה המרבה ונבדוק מה הרכיבים שהיא כוללת, נראה כי בהשוואה להגדרה הבסיסית חסר 2 רכיבים;

1. למטרות תעבורה.

2. שימוש. (כלומר, כל ההגדרה מה זה שימוש לא רלוונטית לחזקה החלוטה הזו).

לעומ"ז מופיע רכיב נוסף: 1. "ניצול" הכוח המכני. 2. בעת הניצול לא שינה הרכב את הייעוד המקורי.

ראשית, מה שחסר – מביא אותנו למסקנה שהחזקה החלוטה השלישית לא חייבת לחול על שימושים תעבורתיים ולא חייב להיות שימוש מוכר.

הבעיה שההגדרה יוצרת מצב שכל שימוש בין אם הוא תעבורתי ובין לא תעבורתי, יכול להיכנס להגדרה הזו.

**בפס"ד עוזר נ' אררט.**

אומר הש' ברק – כדי שתהיה החזקה השלישית אני קובע עוד תנאים שמטרתם לסייג את ההגדרה השלישית כדי שלא ייכנס הכל;

1. החזקה מתייחסת רק לרכבים שיש להם יותר משימוש אחד – כלומר בנוסף לשימוש התעבורתי יש להם שימוש נוסף אחד לפחות – לא תעבורתי.

2. החזקה מתייחסת רק לשימוש הלא תעבורתי.

**אפשר לומר שבסה"כ יש 4 תנאים שצריך לבדוק אותם במצטבר:**

**2 מלשון החוק, ו-2 יצירי הפסיקה.**

1. יציר הפסיקה – שמדובר ברכב שיש לו יותר מייעוד אחד, דו ייעודי או רב תכליתי. (יוצאים מן ההגדרה: רכב פרטי – פרייבט, גייפ, וכן כל הרכבים שיש להם שימוש אחד. נכנסים להגדרה: טרקטור, מנוף, מערבל בטון, מכונה ניידת).

אם יוסיפו לרכב פרטי שימוש נוסף "לא מקורי" – זה לא יעזור, כלומר, אם יקרה תאונה לא בשימוש המקורי זה לא ייחשב כתאונת דרכים. וכן להפך בטרקטור אם יסירו ממנו את השימוש, זה ייחשב לתאונת דרכים.

2. שזה רק בשימוש הלא תעבורתי.

יצא לא מזמן פס"ד חדש.

מלגזה זקוקה לתיקון מביאים אותה למוסך והטכנאי ניגש והתקין את המנוע, ותוך כדי הפעלת המנוע המכונאי נפגע מהפרופלור, האם מדובר בתאונת דרכים.

ראשית, יש כאן מלגזה - נבדוק אם אפשר להכניס להגדרה הרגילה, נבדוק אם זה בשימושים המוכרים. היות וזה מוסך וע"י איש מקצוע, זה לא נופל בתאונת דרכים.

נעבור לחזקה החלוטה השלישית המרבה;

**התנאי הראשון** - רכב דו תכליתי - כן.

**התנאי השני** - האם השימוש נועד לצורך תעבורתי או לא - אבל התנאי השני לא מתקיים כי הוא נעשה לשימוש התעבורתי טיפול מכני בשביל שהוא ייסע. היות וכן, זה לא נכנס להגדרה השלישית, משום שמחפשים את השימושים הלא תעבורתיים. לעומ"ז אם היה מטפל במנוף ההרמות זה לא שימוש תעבורתי.

**התנאי השלישי** - התאונה אירעה עקב ניצול הכוח המכני של הרכב.

אם מדובר בטעינה ופריקה ידנית - לא, כי צריך מכני.

**ונשאלת השאלה:** מה קורה באותם הרכבים הדו תכליתיים ויש להם 2 מנועים, נניח מערביל ביטון שיש לו מנוע אחד לנסיעה ומנוע נוסף לערבול הבטון. האם המנוע הנוסף שלא מופעל לנסיעה נחשב ג"כ כ"דו"?

זה נדון בפס"ד **מנופי יהודה נ' מזל עבודות מתכת**.

שם נקבע שגם במקרה כזה תחול החזקה החלוטה המרבה - השלישית.

[לביהמ"ש יש נטייה לצמצם - והצמצום רק כאשר בפועל נעשה שימוש בכוח המכני של הרכב ולא בפעולה מקדמית. לעיין בפס"ד **זראושה נ' אורט** שם רואים את כל השלבים].

עוד דוגמא - ע"א 3999/97 **כהן שלום נ' צור שמיר** פ"ד נג (4) 651.

נניח מפעילים את הכוח המכני ואח"כ עוצרים וברגע העצירה קרתה התאונה.

מדובר במשאית עם מנוף שהורידה פלטות של בטון שכל פלטה שוקלת 400 ק"ג. וכשהגיעו לפלטה האחרונה התברר שהיא קצת סטתה ואם היא תמשיך לרדת זה לא ירד טוב, ואז עצרו את המנוע ופועל ניגש לכוון את הפלטה ונפגע.

וכאן זה לא נעשה בשימוש המכני של הרכב, כי המנוע נעצר.

**וביהמ"ש פסק** - שזה לא תאונה.

**התנאי הרביעי** - ובלבד שבעת ניצול הכוח המכני לא שינה הרכב את ייעודו המקורי - הכוונה שהשימוש היה אך ורק במסגרת ייעודו הלא תעבורתי של הרכב. אבל בשימוש שלא נועד לרכב - זה לו ייחשב כתאונת דרכים.

ע"א 7481/00 **סועד פטאפטה נ' יאסר עבדאללה אבו עבד**.

עובד עבד בביצוע עבודות עפר בתוך תעלה והיא נועדה להכנסת צינורות לתוכה. את התעלה חפר מחפרון והיו צריכים להוריד את צינורות הבטון משפת התעלה ולהכניס לתוך התעלה באמצעות המחפרון. וע"י שימוש ברצועות פוליאסטר שחיברו למחפרון ניסו להכניס את הצינורות לתעלה. תוך כדי כך נקרעה רצועת הפוליאסטר ונפל צינור על העובד.

האם החזקה השלישית חלה?

זה רכב מנועי - שנעשה בו פריקה ואז אני לא יכול לחפש בהגדרה הבסיסית ואני מחפש בהגדרה החלוטה השלישית.

1. רכב דו שימושי - כן
2. במסגרת לא תעבורתי - כן.
3. ניצול כוח מכני - כן.
4. במסגרת ייעודו המקורי - לא. הרכב שינה מייעודו המקורי, הוא לא נועד לזה. ולכן ביהמ"ש אמר שזה לא תאונת דרכים.

**נחזור לפס"ד סואעד נ' טאהא - שם מדובר שנתקעו השערות בטרקטור. הטרקטור הוא רכב דו-תכליתי. השימוש נעשה במסגרת הלא תעבורתי. תוך ניצול של הכוח המכני. והוא לא שינה את ייעודו המקורי.**

**פס"ד עוזר נ' ארט - תאונה שקרתה במשאית מנוף תוך פריקה וטעינה באמצעות הכוח המכני של המנוף.**

מה היחס בין החזקות החלוטות המרבית לבין השימושים האחרים?

החזקות החלוטות המרבית גוברות על השימושים כולל מה שנחשב כשימושים לא מוכרים אפילו טעינה ופריקה.

וכן בחזקה החלוטה השניה; לדוגמא, רכב חונה במקום אסור לידו חונה משאית מנוף שמפרקת דברים ופתאום נופל מטען מן המשאית על הרכב שחונה אסור, ונוסע נפגע.

למרות שמדובר בפריקה וטעינה, מבחינת הרכב זה תאונה כי הוא חונה בחניה אסורה.

### חזקה חלוטה ממעטת

"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";

שוב הגדרה מסורבלת ומסובכת.

לחזקה החלוטה הממעטת צריך להיות 2 תנאים במצטבר ובנוסף תנאי מסייג.

למה צריך חזקה ממעטת?

בעבר לפני תיקון 8 כל תאונה מכוונת (בכוונה) הוכרה כתאונת דרכים.

אחד מפס"ד הכי חשובים מאוגוסט 88 **שולמן נ' ציון**.

אדון שולמן עבריין, נכנס לרכבו וכאשר הפעיל את המנוע התפוצץ מטען והוא נהרג. הואיל והמבחן לא שלל את ה"תאונות המכוונות", קרובי משפחתו קיבלו פיצויים.

המחוקק לא שלל באופן כללי שכל הנפגעים ב"תאונות מכוונות" לא ייחשבו כת"ד. אלא סייג שאמר תאונות שייענו על 2 התנאים אז הם ירדו.

### 2 התנאים;

1. שהמאורע אירע כתוצאה ממעשה מכוון - בד"כ תאונה מתרחשת במקרה, בצורה לא צפויה. וכאן מדובר שקדם לכך כוונה.

2. שהמעשים נעשו במתכוון כדי לגרום נזק לגופו או לרכושו של אותו אדם.

הכוונה לא חייבת להיות דווקא לגרום לנזק גוף אלא גם לרכוש ואף אם בסופו של דבר נפגע גוף.

הכוונה צריכה להיות כוונה ממש ולא די שיוצרים סיכון במתכוון.

לדוגמא: אשה נסעה כטרמפיסטית ונדמה לה כי הנהג הוא סוטה מין והיא קפצה מהאוטו, היא לקחה סיכון אבל לא התכוונה. ולכן אם היא נפגעה זה ייחשב כתאונת דרכים.

נדונה שאלה בין מלומדים: מה זה מעשה מכוון – האם הכוונה שנעשה ע"י מחבל או גם למתאבד?

אין מחלוקת שמדובר על מחבל – כי זה פס"ד שולמן נ' ציון. השאלה הייתה האם גם החזקה החלוטה – מעשה מכוון – כוללת גם את המתאבד.

השאלה הוכרעה בפס"ד עזבון המנוח לזר נ' רשות הנמלים.

אדם רצה להתאבד ע"י כך שנשכב תחת פסי הרכבת והוא נהרג. התלויים תבעו בגין תאונת דרכים.

והשאלה הייתה – האם מדובר בתאונת דרכים או לא, אם נאמר שהחזקה הממעטת כוללת רק מחבל א"כ החזקה החלוטה לא חלה וזה ת"ד. ואם החזקה הממעטת כוללת גם מתאבד אז זה לא תאונת דרכים – כי זה נכנס למיעוט.

וביהמ"ש הכריע – שהחזקה החלוטה הממעטת חלה גם על המתאבד. ולכן אותם תלויים לא היו זכאים לפיצויים כי התומך לא נהרג בתאונת דרכים.

#### שאלה נוספת שהתייחס אליה פסה"ד

מה חשוב הכוונה או התוצאה, מה הדין אם מדובר במחבל שמתכוון לפגוע באדם אחד ופגע באדם אחר – פה יש כוונה מועברת.

בעבר הייתה הגישה שאין מדברים על כוונה מועברת.

והש' אור באמרת אגב אומר שמספיק שהייתה לו כוונה לפגוע באדם מסוים ואז כל מי שנפגע, כולם חל עליהם החזקה הממעטת.

למזלנו הוא אמר זאת באמרת אגב.

הדבר הזה יכול להביא לתוצאות מזעזעות – כי נניח אדם שוכב על פסי רכבת והקטר מבחין בו והוא סוטה מהפסים ויש נפגעים רבים, הרי שכולם לא יוכלו לתבוע לפי תאונת דרכים בגלל החזקה הממעטת.

ולכן הוגש בקשת ערעור ובגלל שזה אמרת אגב ביהמ"ש דחה את הבקשה.

התנאי המסייג: שהנזק נגרם ע"י המעשה עצמו ולא ע"י השפעתו של המעשה על השימוש ברכב מנועי – כלומר מדובר בנזק ישיר ולא עקיף.

נזק ישיר – מעשה מכוון גורם לנזק.

נזק עקיף – מעשה מכוון שמשפיע על השימוש ברכב והשימוש ברכב גורם לנזק.

לדוגמא נזק ישיר – דוגמא של פסי רכבת – אדם שוכב על פסי רכבת הוא גורם נזק ישיר. או אם אדם מסובב הגה של נהג ומתדרדר לתהום. או נהג שדורס הולך רגל מתוך כוונה יש מעשה מכוון ויש נזק.

לדוגמא נזק עקיף – אם נזרקה אבן לעבר נהג והבהילה אותו וכתוצאה מכך נגרם ת"ד זה נזק עקיף כי איבוד השליטה גורם לנזק ולא האבן. או אם חיבלו בבלמים של הרכב ואירעה תאונה.

**פרופ' אנגלרד** מציע כאשר קשה להחליט אם מדובר בנזק ישיר או עקיף - יש להפעיל את "המבחן התעבורתי" - אם מדובר בסיכון תעבורתי אני רואה בזה עקיף והחזקה הממעטת לא חלה. ואם מדובר בסיכון לא תעבורתי זה נזק ישיר ולכן החזקה החלוטה תחול וזה לא תאונת דרכים.

שימוש בבלמים - זה קשור בסיכון תעבורתי ולכן אנחנו מכניסים את זה בנזק עקיף. ולכן פגיעה בבלמים זה יישאר במסגרת תאונת דרכים.

#### החזקה החלוטה הורחבה גם על מתאבדים.

פס"ד חדש 2976/00 הסנה נ' לונדאי.

מדובר בבחור שנסע ברכב פרטי והתנגש במשאית ונהרג. וחברת הביטוח טענה שזה היה בכוונה. והביאה את נהג המשאית שהעיד שעשרות מטר לפני המשאית הוא סטה מהמסלול והתנגש.

ביהמ"ש לא קיבל את טענת חברת הביטוח, כי אפשר לטעון טענות נוספות כגון שהוא נרדם וכו'.

בפס"ד אחר דובר באדם שהוכח שלפני זה הוא היה ללא עבודה. והוא עשה פעולות נוספות ע"מ להיפרד מבני משפחתו.

וביהמ"ש לא השתכנע שהייתה כוונה. הוא דורש ראיות מוצקות.

#### נפגעי פעולות איבה

##### סעיף 1 - הגדרות

"**נפגע**" - אדם שנגרם לו נזק גוף בתאונת דרכים, למעט אם נגרם מפגיעת איבה כמשמעותה בחוק התגמולים לנפגעי פעולות איבה, התש"ל - 1970 ;

ז"א, זה לא נכלל. אבל דינה כדין חזקה חלוטה ממעטת.

הטעם: יש חוק פעולות איבה שנועד להסדיר את העניין ונותן תגמולים. ולכן לא ראוי להעמיס את נפגעי פעולות איבה על ציבור בעלי הרכבים.

שיעור 6 – 25.11.02

סיכום: בדיקת תאונת דרכים

בחוק הפלת"ד ישנם הוראות הדנות בשאלת השימוש ברכב מנועי, לבירור אם מדובר בתאונת דרכים או לא.

סדר הבדיקה:

1. דבר ראשון צריך לבדוק אם השימוש שהיה ברכב הוא בגדר שימוש מוכר. כלומר: האם הוא נופל בהגדרה של שימוש ברכב מנועי. בהנחה שהתשובה לכך חיובית אז אין בעיה, מדובר בת"ד. ואם התשובה שלילית, כלומר, השימוש לא מוכר ולא מופיע בהגדרת שימוש ברכב מנועי. אז ממשיכים בבדיקה.
2. האם השימוש מופיע ב-3 חזקות חלוטות מרבית. אם תשובה שלילית אז אין ת"ד. אם חיובי הרי שמדובר בת"ד. והתובע סיים את החלק שלו.
3. ברגע שהתובע הוכיח שמדובר בת"ד, עובר הכדור לנתבע – חברת הביטוח. חברת הביטוח תרצה לטעון שלמרות זאת חלה חזקה חלוטה ממעטת ולכן לא מדובר בת"ד. אם חלה חזקה חלוטה ממעטת – זה לא ת"ד, ואם היא לא חלה הרי שזה נשאר כת"ד.
4. בנוסף יש לבדוק אם מדובר בנפגע פעולות איבה. אם התשובה חיובית, זה לא ת"ד. ואם התשובה שלילית, זה ת"ד.

נדגים 2 דוגמאות:

◀ טכנאי עמד לתקן רכב במוסך. תוך כדי התיקון הרכב התפוצץ מחומר נפץ והוא נפגע. התברר שהכנסת חומר הנפץ נעשתה ע"י עבריינים מתוך כוונה לפגוע בטכנאי המתקן את הרכב.

ננתח:

השאלה הראשונה – מדובר בתיקון רכב במוסך ע"י טכנאי בעל מקצוע. האם זה נופל בגדר שמושים מוכרים?

התשובה: לא. כי זה תיקון מוסך ולא תיקון דרך. וזה נעשה ע"י מי שמקצועו בכך. אי"כ זה לא נופל בשימוש מוכר.

נעבור לחזקות המרבית. זה נופל לחזקה המרובה הראשונה. יש חומר נפץ שהפעיל את התפוצצות המכונית, אם התפוצצות גרמה לדלק להתפוצץ, זה נכנס לחזקה החלוטה הראשונה וזה ת"ד. ואם ההתפוצצות רק מהחומר נפץ, זה לא ת"ד.

חברת הביטוח טען שחלה החזקה הממעטת כי מדובר בנוזק ישיר ובכוונה.

נוסיף ונשאל: נניח והפיצוץ נועד לפגוע במישהו אחר ולא לפגוע בטכנאי.

תשובה: יש 2 גישות; אם נקבל את גישתו של השי' אור בפס"ד עייזבון המנוח לזר נ' רשות הנמלים והרכבות שחזקה חלוטה ממעטת מחילה כוונה מועברת אז חלה החזקה הממעטת וזה לא ת"ד. לעומת זאת אם נאמר שזה לא ההלכה, ואין כוונה מועברת, אז החזקה הממעטת לא תחול וזה ייחשב ת"ד.

◀ אדם נוהג ברכב ותוך כדי כך מישהו זורק עליו אבן. האבן שוברת את זגוגית החלון ועוברת ממש ליד הראש שלו ומהבהלה של האבן הוא מאבד את השליטה ומתהפך.

ננתח:

השאלה הראשונה: האם זה נופל בשימושים המוכרים?

**תשובה:** כן. כי זה "נסיעה". (אין צורך לעבור לחזקות המרביות).  
הנתבעת תנסה לטעון שחלה החזקה הממעטת, בגלל הכוונה לפגוע.  
**ונשאלת השאלה:** האם ב"כוונה לפגוע" צריך כוונה לפגוע באדם מסוים?  
**פרופ' אנגלרד אומר** – כוונה לפגוע באדם, לא רק באדם מסוים, אלא יכול להיות גם בציבור מסוים של אנשים.  
לדוגמא: אם ינסו לירות במישהו משבט אחד – זה מציבור מסוים, לא חייב להיות אדם מסוים. וגם אז חלה הכוונה. לא חייב להיות לאדם ספציפי. וכן אם יש כוונה לפגוע ביהודי מישראל, זה נחשב כוונה.  
אבל זה נזק עקיף – כי הנזק לא נגרם ישירות מזריקת האבן. אלא האבן גרמה לאיבוד שיווי המשקל והתאונה נגרמה בגלל הנסיעה ולכן זה לא נופל בחזקה החלוטה הממעטת.  
**השלב הבא:** יש לבדוק האם זו פעולת איבה – אם יתברר שזה נעשה ע"י גורמים עוינים, זה פעולת איבה ולא ת"ד.

### **מהו "מאורע" תאונתי**

כאשר מדברים על "מאורע" בת"ד, בד"כ זה מתחבר ל- 2 רכבים מתנגשים, או רכב פוגע בהולך רגל. אבל זה לא בהכרח חייב להיות כך כי גם באופן אחר זה "מאורע".  
אין הגדרה בחוק למושג "מאורע", ולכן נתייחס לפסיקה.

### **בפסיקה נקבעו כמה סימנים:**

1. על המאורע התאונתי להיות מאורע פתאומי וחד פעמי.  
מכך למדים שכל מיני נזקים שנגרמים כתוצאה מתהליך מתמשך שנובע משימוש ברכב, הם לא בגדר ת"ד.  
לכן אם יבוא טרקטוריסט ויוכיח שהפגיעה בגב שלו היא בגלל שהוא נוסע בטרקטור בדרכים משובשות. וכן אם עובדים עם רכב עם רעש חזק וכתוצאה מכך נפגעה השמיעה – אין כאן מאורע, כי זה לא פתאומי וחד פעמי, אלא מתמשך.  
2. אין הכרח שהמאורע יתבטא בכך שיתקיים מגע פיזי בין הנפגע לבין הרכב המעורב בתאונה ובתנאי שישמר הקשר הסיבתי.  
**ולכן** אם רכב נוסע בדרך חצץ ותוך כדי הנסיעה הרכב מעיף חצץ ופגע בהולך רגל – זה לא שולל את העובדה שמדובר באירוע תאונתי. כי יש שימוש ברכב, יש קש"ס ויש קשר בין הרכב מתזי האבן לנפגע.  
**וכן** רכב שפוגע בחבית והחבית מתגלגלת ופוגעת בהולך רגל. אומנם אין מגע פיזי בין הרכב להולך רגל, אך אין צורך במגע פיזי כדי שיחשב למאורע.  
**אותו דבר** אם רכב מסנוור רכב אחר והרכב האחר סוטה ומתהפך, יש קשר סיבתי. או אם כתוצאה מהסנוור הולך רגל נופל לתעלה יש קש"ס. ההולך רגל נפגע בת"ד בגלל הסנוור.  
**וכן** רכב שחולף במהירות והולכי רגל איבדו איזון ונפלו לתעלה בצד הכביש. השימוש ברכב גרם לת"ד.  
כל המקרים האלו לא קשורים במגע פיזי עם הרכב, אבל זה כתוצאה מהרכב.  
3. לפעמים יכול להיות אירוע תאונתי שלא קשור בסממנים אלימים. לדוגמא: אדם שחווה "כמעט תאונה". כלומר, לא הייתה בסוף תאונה.  
פסקי הדין הקיימים מתייחסים בד"כ למורי נהיגה. מורי נהיגה שבלמו רכב ברגע האחרון ומנעו תאונה. (זו כמעט תאונה), וכתוצאה מכך חטף המורה התקף לב.

בתי המשפט – הכירו בהתקפי לב כאלה של מורי נהיגה כת"ד.  
4. יכולים להיות מצבים שאדם נפגע באירוע תאונתי ואפילו שלא היה נוכח במקום. (זה נזק נפשי משני שקורה לקרוב משפחה).

### קשר סיבתי

למדים על הצורך בקש"ס בגלל הביטוי "עקב".  
והשאלה: איזה סוג קש"ס נדרש, האם די בקש"ס "עובדתי", או גם "משפטי"?

**קש"ס עובדתי** – מבחן אילמלא. (או סיבה בלעדית אין).

לדוגמא: אדם נוסע ברכב וחולף ליד מטווח. ובטעות כדור טועה פגע בו. יש קש"ס עובדתי – אילמלא חלף במקום לא היה תאונה.

דוגמא שאין קש"ס עובדתי: אדם יושב באוטו ליד נהר, והנהר גואה (לגובה 2 מטר) ומציף את כל השכונה והאדם שיושב באוטו טובע. כאן מבחן האילמלא לא מתקיים כי גם אם לא היה יושב באוטו היה טובע.

והשאלה: האם חוק הפיצויים דורש גם קש"ס משפטי?

ומדוע התעוררה השאלה, משום שבפקודת הנזיקין קש"ס מוזכר בסעיף 64. וחוק הפיצויים בסעיף 4 מחיל סעיפים מפקודת הנזיקין שיחולו בחוק הפיצויים. וסעיף 64 לפקודת הנזיקין לא הוחל, ולכן התעוררה השאלה אולי לא צריך פה קש"ס משפטי, ומסתפקים בעובדתי.

העניין זה הוכרע בפס"ד **שולמן נ' ציון** – (פס"ד חשוב של השופט ברק).

הש' ברק הכריע: שיש צורך גם בקש"ס משפטי.

והשאלה הייתה: איזה מבחן צריך לאמץ.

מתי אומרים שקיים קש"ס משפטי? כשיש קש"ס עובדתי. קש"ס משפטי מתלווה לעובדתי.

קש"ס משפטי – יש להוכיח שהמעשה שנעשה הוא הגורם המכריע והממשי לנזק שנגרם. לא חייב שיהיה גורם בלעדי, אבל הוא חייב להיות גורם משמעותי ולא זניח.

עובדתי – אילמלא העוולה לא היה נגרם הנזק.

משפטי – האם המעשה שנעשה היווה גורם ממשי לקרות הנזק. (ממשי – לא זניח, אלא משמעותי, זה לא אומר שזה חייב להיות הסיבה היחידה, אלא יכולות להיות עוד סיבות).

ונשאלת השאלה: איך נחליט שאכן הפעולה שנעשתה היא גורם משמעותי לקרות התאונה/הנזק?

בדין קיימים 3 מבחנים להחליט אם יש קש"ס משפטי.

ה- 3 מבחנים;

1. מבחן הצפיות. 2. מבחן הסיכון. 3. מבחן השכל הישר.

השופט ברק בפס"ד שולמן נ' ציון בוחן איזה מהמבחנים הוא המבחן הראוי.

הוא בוחן את **מבחן הצפיות**, ואומר, האם המעוול היה צריך לצפות שכתוצאה ממעשהו יגרם הנזק.



אומר השופט ברק: המבחן הזה לא מתאים לחוק הפיצויים, כי לא מדובר ברשלנות וממילא הוא לא צפה, אלא זה נושא של אחריות מוחלטת. (מבחן הצפיות מתאים לאשם, ובחוק הפיצויים האשם לא רלוונטי).

הש' ברק אומר: המבחן הנכון הוא **מבחן הסיכון**. השימוש ברכב כרוך בסיכונים. המחוקק מודע לכך ששימוש ברכב כרוך בסיכונים. ולכן חוק הפיצויים בא לפצות את אותם אנשים שנפגעו משימוש ברכב. ואם המעשה שנעשה הביא באמת לאחד הנזקים שנמצאים בטווח הסיכון אז יש קש"ס.

השופט ברק החליט שזה המבחן הנכון ברוב דעות.

דעת המיעוט (השופט גולדברג) – המבחן הנכון הוא מבחן השכל הישר. מבחן זה אומר שצריך לבדוק את התרומה של המעשה שנעשה (השימוש ברכב), ובין הנזק שנגרם. כאשר התרומה היא רק במונחים של זמן ומקום אז השכל הישר אומר שאין קש"ס. אך אם התרומה של המעשה משמעותית, יש קש"ס.

לדוגמה: אדם נוסע ונופל עליו שלט דרכים והוא נפגע. אם נדבר על מבחן "השכל הישר" – נבדוק מה התרומה של הרכב שנסע מתחת לשלט כשנפל, זה רק עניין של זמן ומקום. כי במקרה הוא הגיע באותו זמן ומקום. האם השימוש ברכב גרם לכך שהשלט נפל? לא. השלט פשוט לא היה מחוזה. וגם הולך רגל היה יכול להיפגע.

אבל דעת הרוב סברה: שאפשר להיעזר במבחן השכל הישר, אבל רק כמבחן עזר. (כשלא ברור).

א"כ לפי פסה"ד המבחן בעיקרון הוא "מבחן הסיכון". ובמקרים בעייתיים ביהמ"ש יכול להיעזר במבחן השכל הישר.

הואיל ובפס"ד **שולמן נ' ציון** שלט "המבחן הייעודי" – אז גם הקש"ס דיבר על שימוש בייעוד הרכב.

אם נגדיר את המבחן שתבע ברק בפס"ד שולמן נ' ציון – "שימוש ברכב הוא גורם ממשי לנזק גוף שנגרם לאדם אם הנזק שנגרם מצוי בתחום הסיכון שהשימוש ברכב יוצר ואשר בגינו המחוקק ביקש לתת פיצוי". ואם מישהו נפגע יבדקו קשר סיבתי – האם הוא נפגע משימוש שנכנס ב"מבחן הסיכון". (זה היה בשנת 88).

בשנות ה-90 – כשהוסף תיקון 8 ו"המבחן הייעודי" הוחלף ל"מבחן התעבורתי", נשאלה השאלה אם יש להחליף את מבחן הסיכון?

העניין נדון ברע"א 6000/93 **קואסמה נ' רג"ב**.

אומר ביהמ"ש (הש' ברק): העובדה ששינוי את המבחן מהמבחן הייעודי לתעבורתי, לא משנה את מבחן הסיכון כמבחן הראוי. אלא אם קודם דיברנו על הסיכונים שיש ברכב למטרותיו הייעודיות, עכשיו נדבר על מטרותיו התעבורתיות.

אבל זה נכון להגדרה הבסיסית, אך לגבי החזקות החלוטות ובמיוחד בחזקה החלוטה המרבה השלישית שרק שימוש לא תעבורתי נכלל, אז נבדוק במבחן הקודם – המבחן הייעודי – של שימוש לא תעבורתי.

לסיכום: כיום נותרנו עם "מבחן הסיכון" + מבחן העזר של "השכל הישר". ולגבי השימושים הרגילים בהגדרה הבסיסית – נבחן את הסיכונים בשימוש התעבורתי. ובחזקה החלוטה – נבחן סיכונים בשימוש לא רגיל. (במיוחד בחזקה השלישית).

### חזקה חלוטה מרבה – שלישית

"מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו המקורי";  
יש מגמה לצמצם. שמכניסים במבחן הסיכון גם את מבחן העזר של השכל הישר.

### ניצול הכוח המכני של הרכב

במקרה שמרימים מטען או אדם והמטען נופל ואדם נפגע. זה מקרה פשוט – בגלל שיש הפעלה של כוח מכני. ומבחינת מבחן הסיכון – יש סיכון שמטען שמרימים אותו לגובה ייפול. וגם מבחן השכל הישר מתקיים.

אותו דבר אדם שמורם ע"י מנוף ותוך כדי כך הוא נופל. זה במסגרת מבחן הסיכון – שימוש בכוח מכני להרמת אנשים, יש סיכון שייפלו, ולכן יש קש"ס בין השימוש ובין הנזק שנגרם לאותו אדם. גם מבחן השכל הישר תומך בזה.

מה הדין אם המנוע לא עובד אבל עדיין יש עוד התנדדות וכתוצאה מההתנדדות נופל אדם או נופל מטען ופוגע באדם. גם כאן זה בתחום הסיכון. (אמנם המנוע הפסיק לעבוד אך כתוצאה מהנדנדוד קרתה התאונה).

והשאלה: אדם שהוגבה ע"י מנוף ונפל מסיבות אחרות.

זה נדון בע"א 1780/00 **רמי תעשיות קרמיקה בע"מ נ' אבו זאלם**.

הוא הורם במפעל כדי לסדר את ארגזי הקרמיקה במדפים. ואיבד שווי משקל ונפל.

מבחינת הסיכון אפשר לומר שאחד הסיכונים שכאשר מעלים אדם למקום גבוה הוא ייפול. אולם פה נעשה שימוש במבחן השכל הישר שאומר מה הסיבה שהוא נפל? הרי הפלטה הייתה יציבה. אלא הוא נפל כי התנועע בצורה שאיבד משקל.

### סוגיית ההתחשמלות

איזו התחשמלות תוכר?

אם הכוח המכני גרם להתחשמלות. למשל אם החזיק צינור מתכת והצינור העביר זרם חשמלי בגלל השימוש בכוח המכני של הרכב, הרי שנעוץ כאן סיכון שאם יבוא במגע עם חלקים מחשמלים הוא יתחשמל וברור שקיים קש"ס.

### פס"ד קואסמה נ' רג'ב

הוא החזיק ביד צינור של משאבת בטון על מנת לפרק את הבטון לתבנית הגדר. מעל לגדר הבטון ובסמוך למשאבה היו מצויים חוטי חשמל של מתח גבוה. תוך כדי כוון הצינור הנייד הוסט הצינור לעבר חוטי החשמל והתחשמל.

השופט ברק אומר – לו ההתחשמלות הייתה כתוצאה מהפעלת המנוע שחשמלה את הצינור אז היה קש"ס, אך פה גם אם היה מחזיק חוט ברזל היה נפגע. מבחן השכל הישר עוזר פה. מה זה משנה אם היה מרים את הצינור או חוט ברזל. אין חשיבות ולכן זה לא ת"ד.

מקרה נוסף – אדם שהורם ע"י מנוף ע"מ לגזם צמרות עצים. הוא הוגבה ונגע עם המספריים בחוטי חשמל.

ושם נאמר: נכון שעצם ההרמה לגובה היא מכניסה לטווח סיכון של לגעת בחוט חשמל. אולם לפי מבחן השכל הישר – גם אם היה עולה בסולם הוא היה נפגע. כלומר לא השימוש ברכב מנועי גרם להתחשמלות.

המקרה היחידי שהכירו בהתחשמות;

במקרה זה היה צריך להשתמש בכוח המכני של הרכב כדי להעביד דוד ממקום למקום. הדוד חובר למנוף ותוך כדי ההעברה הדוד נגע בכבל חשמל. והואיל והפועל נגע בדוד הוא התחשמל.

פרופ' אלגלרד – עשה הבחנה דקה ומשמעותית – מה שגרם להתחשמות זה התנועה בעזרת הכוח המכני. זה תרם להתחשמות לא משנה אם המנוף נגע בחוט חשמל או משהו שהוזז ע"י המנוף. לעומת מקרים אחרים שהמנוף לא הוזז ואדם עשה פעולה שגרמה להתחשמות ולא פעולת המנוע/המנוף. אבל כאשר פעולת המנוע גרמה להתחשמות אז במקרה זה יוכר הקש"ס.

נחזור לקש"ס לשימוש ברכב למטרות תחבורה.

יש פסקי דין שבאים להגדיר 3 דברים:

1. אין צורך שיהיה גורם יחידי, מספיק שלא יהיה זניח.

רע"א 5971/93 **עובד לוי נ' שמחון**

פס"ד חשוב – השתמשו במשאבה לשפוך בטון על מסגרת של גג. וכשפכו את בטון הכל קרס והפועלים נפגעו.

היו 2 סיבות לקרות התאונה: 1. הבטון שנשפך.

2. המסגרת מהעץ הייתה פגומה. (אולי מעשה חבלני).

זה הוכר כתאונת דרכים. ולמרות שגג קרס על פועלים, מי היה מעלה על דעתו שזה ת"ד, ועוד שכנראה הפעולה הייתה מכוונת, אבל היה די בכך שאחד הגורמים המשמעותיים היה שפיכת בטון כדי שייחשב כת"ד.

2. יכול להיות גם סיכון דרך נדיר.

נמשיך בשיעור הבא.

שיעור 7 – 9.12.02

קשר סיבתי – (המשך)

יש כמה מאפיינים לקש"ס נזכיר 2;

1. הקש"ס מתקיים גם אם השימוש ברכב היה רק אחד מהגורמים לקרות התאונה ובתנאי שזה לא גורם זניח.

ע"א 5971/95 עובד לוי נ' ימין שמחון.

העבירו בטון בעזרת מערבול בטון לצורך יציקת גג של מבנה וזה היה מופעל ע"י הכוח המכני של הרכב והכובד של הבטון גרם לכך שהגג קרס ונפגעו פועלים.

ביהמ"ש קבע שזה נחשב כתאונת דרכים בגלל השימוש המכני של הרכב.

ולכאורה מדוע? הרי זה לא הגורם היחיד – אלא גם הקורות של העץ לא היו מספיק יציבות ואפילו זה כנראה היה מעשה מכוון על רקע חבלני. ובכ"ז זה עדיין נשאר בגדר ת"ד משום שהשימוש ברכב לא היה זניח, אלא גורם משמעותי. (העיקר שזה לא גורם זניח).

2. סיכון דרך נדיר.

ע"א 4204/98 מל"ל נ' מדינת ישראל.

השאלה שנשאלה מה דין התרחשות של אירוע נדיר. מבחן הצפיות אומר שאם זה אירוע נדיר לא צריך לצפות, אבל מבחן הסיכון קובע שאם זה במתחם הסיכון צריך לצפות אפילו אם הוא נדיר.

האירוע: רכב נסע בכביש איילון והגיע לגשר בצומת שפירים והגשר התמוטט ונפל על הרכב והנהג נהרג.

אומר ביהמ"ש: שהסיכוי שגשר יתמוטט הוא מאוד קטן, אבל זה לא חשוב, כי הוא במתחם סיכון של נהיגה ברכב, ולמרות שזה נדיר זה אפשרי.

אילו היינו משתמשים במבחן השכל היישר – זה לא היה עומד – כי זה "זמן ומקום" – וגם לנוסע באופניים או להולך רגל זה יכול לקרות. וממילא זה לא נחשב לת"ד.

זה מראה שהמבחן הדומיננטי זה מבחן הסיכון, ומבחן השכל הישר זה רק כאשר מעוניינים לצמצם.

עניין הקש"ס הוא מסובך ואפשר לשחק אתו עפ"י מדיניות משפטית. ולא ברור מתי מפעילים את מבחן השכל הישר. וראינו דוגמאות שלפעמים ביהמ"ש צמצם ע"פ מבחן השכל הישר. ביהמ"ש מצמצם ע"פ שיקולי מדיניות משפטית.

3. שיקול מדיניות משפטית.

רע"א 1389/98 נאסף נ' מדינת ישראל ורותם.

חייל נסע באוטובוס והוא לא הוציא את המחסנית מהנשק, ויתירה מכך הוא שיחק בנשק ונפלט כדור ומישהו נפגע.

אילו היה נפלט הכדור עקב טלטולי הדרך, זה היה ת"ד, אבל כאן זה לכאורה רשלנות של חייל.

המבחן הוא – מבחן הסיכון. והשאלה האם בטווח סיכון של נסיעה באוטובוס יש סיכון שייפלטו כדורים בגלל רשלנות חיילים ואנשים ייפגעו. א"כ זה שאלה של מדיניות משפטית האם להרחיב או לא.

ביהמ"ש: דעת הרוב – זה בטווח הסיכון. ודעת המיעוט – לא.

א"כ הלכה כיום ע"פ דעת הרוב שזה תאונת דרכים.  
פסה"ד מדגים בצורה טובה את המושג של "מדיניות משפטית".

### ריחוק הנזק

יש מושג קרוב שנקרא "ריחוק הנזק" – שניהם סובבים סביב הקש"ס. אלא שלגבי הקש"ס השאלה הראשונה האם יש קשר בין המזיק ובין הנזק הישיר שנגרם. וריחוק הנזק מדבר האם יש קשר לנזקים מרוחקים יותר, כלומר האם עדיין נשמר הקש"ס בין השימוש ברכב ובין נזק מרוחק יותר.

דוגמא 1 – שהנזק המרוחק גם הוא ת"ד. אדם נפגע בת"ד בא אמבולנס ומפנה אותו לביה"ח ובדיוק מתרחשת ת"ד נוספת לאמבולנס וכתוצאה מכך נגרם לו נזק נוסף על התאונה הקודמת.

והשאלה: האם האחראי לפי חוק הפיצויים לתאונה הראשונה אחראי גם לנזק הנוסף, או אולי נותק הקש"ס.

דוגמא 2 – שהנזק השני נגרם כתוצאה מעוולה נזיקית – אדם נפגע בת"ד ובביה"ח נגרם לו נזק נוסף – לדוגמא העירוני דם היה מזוהם.

או דוגמא נוספת, אישה נפצעה בת"ד והגיעה למיון ועשו לה צילומי רנטגן מבלי לבדוק אם היא בהריון – וכתוצאה מהרנטגן היא עשתה הפלה.

דוגמא 3 – הנזק המשני נגרם ע"י הנפגע עצמו – יכול להיות שהוא גרם לזה בשוגג. לדוגמא: אדם נפגע בת"ד ברגלו והוא צלע ואח"כ מעד ונפגע פגיעה נוספת. ויכול להיות גם שנעשה בכוונה, כמו בפס"ד קרנית נ' שולמית גינת.

ע"א 8109/95 קרנית נ' שולמית גינת.

אישה נפגעה בת"ד פגיעה נפשית ונירולוגית (פגיעת ראש). שנה לאחר הפגיעה היא ניסתה להתאבד, היא קפצה מקומה גבוהה אך לא נהרגה, אבל נשארה נכה לגמרי.

והשאלה: מתי ייחשב הנזק הנוסף כחלק מת"ד ומתי נאמר שניתק הקש"ס. כלומר, עד כמה נראה נזק רחוק כחלק מת"ד ומתי נותק הקשר.

יש סעיף בפקודת הנזיקין שעוסק בריחוק הנזק – **סעיף 76 לפקודה**, בניגוד לסעיף 64 לפקודה שעוסק בקש"ס שהוא לא נכלל בחוק הפיצויים, סעיף 76 חל לפי חוק הפיצויים – שהרי בסעיף 4 לחוק הפלת"ד מופיע סעיף 76 מפקודת הנזיקין.

### **סעיף 76 לפקודת הנזיקין:**

"פיצויים אפשר שיינתנו הם בלבד או בנוסף על ציווי או במקומו; אלא שאם –

(1) סבל התובע נזק, יינתנו פיצויים רק בשל אותו נזק שעלול לבוא באורח טבעי במהלכם הרגיל של הדברים ושבא במישרין מעוולת הנתבע";

המבחן הוא מבחן הצפיות – כי אדם שמבצע צריך לצפות מה עלול להתפתח בצורה טבעית ממעשיו, וכל מה שנמצא במסגרת הצפיות נחשב במסגרת הנזק שהוא אחראי עליו, והקשר לא מתנתק.

וכאשר מדובר במעוול נוסף שביצע עוולת רשלנות, אומרים שהמעוול הראשון צריך היה לצפות שאם הוא גורם נזק גוף למישהו, הוא צריך לצפות שהטיפול בביה"ח יהיה טיפול רשלני.

ולכן אם לדוגמא שמו נדנדה לא תקנית בגן וילד נפגע, וקיבל טיפול רשלני – אז מי שהתקין את הנדנדות (עירייה) – היה צריך לצפות שהטיפול הרפואי יהיה רשלני. ולכן הטיפול הרשלני לא מנתק את הקש"ס. ומבחן זה מיושם על חוק הפיצויים.

אך יש לנו קושי עיוני – מבחן הצפיות מתאים לעוולות שיש להם אלמנט של אשם ורשלנות, ולא מתאים לאחריות מוחלטת. כי יכול להיות שהנהג לא אשם – וא"כ כיצד נוכל להחיל את מבחן הצפיות.

והשאלה: מה צריך לקבוע תכלית החוק או הוראה מפורשת של החוק?

יש 2 גישות;

פרופ' אנגלרד אומר: נכון שהמבחן לא ראוי ואינו עולה בקנה אחד, אבל חזקה עלינו מצוות המחוקק. והיות והוא קבע את סעיף 76 – אנו צריכים ליישם את מבחן הצפיות. (רוב פסה"ד של הערכאות הנמוכות הולכים בכיוון הזה).

הגישה של ריבלין: צריך לראות את תכלית החקיקה ואז מבחן הסיכון חל. וצריך להפעיל גם במקרה הזה את מבחן הסיכון – האם בטווח הסיכון של שימוש ברכב נכלל גם הסיכון שאם אדם פוגע באחר אשר בגין כך הנפגע יצטרך לקבל טיפול והוא יהיה רשלני – האם זה במתחם הסיכון.

מהי עמדתו של ביהמ"ש העליון?

ביהמ"ש העליון בחר לא להכריע – בפס"ד קרנית נ' גינת ביהמ"ש הפנה את השאלה לרופאים מומחים, האם יש קש"ס בין התאונה הראשונה ובין המעשה שעשתה, והרופא אמר שכן.

וביהמ"ש אמר שאלמלא התאונה הקודמת היא לא הייתה מבצעת את ההתאבדות – א"כ זה מבחן אלמלא – סיבתי רפואי, זה קש"ס עובדתי – רפואי.

ועתה נשאלת השאלה של הקש"ס בין הנזק השני – ריחוק הנזק.

אומר הש' אור – בשאלה זו יש 2 דעות, ולא צריך להכריע מי מ-2- הגישות נכונות, מכיוון שלפי 2 המבחנים התוצאה תהיה זהה משום שנשאר הקש"ס.

לפי מבחן הצפיות – הנתבע היה צריך לצפות שכתוצאה מהנהיגה מישהו יפגע וייגרם נזק נפשי – היא עשויה להתאבד.

וגם לפי מבחן הסיכון – בטווח הסיכון של שימוש ברכב קיים הסיכון שאם מישהו נפגע גגיעה נפשית הוא עשוי להתאבד.

והיות וב-2 המקרים התשובה חיובית, לכן אני פטור מלהכריע.

לא תמיד התשובה תהיה זהה בין 2 מבחנים אלו. ונבדוק מקרים;

מקרה 1: שימוש ברכב – ת"ד – ות"ד נוספת; אירעה ת"ד ובפינוי הנפגעים אירעה תאונה נוספת.

באירוע כזה אין לנו בעיה, כי בין לפי מבחן הסיכון או לפי מבחן הצפיות – עלול להיות שגם הרכב השני יהיה מעורב בתאונת דרכים. (לפי מבחן הצפיות – צריך לקחת בחשבון שבפינוי הנפגע ייגרם תאונה נוספת, וגם לפי מבחן הסיכון – אדם עלול להיפגע).

התוצאה המעשית – שאפשר לתבוע את האחראי, לא רק על הנזק שנגרם בתאונה הראשונה אלא גם בתאונה השנייה. וכן אפשר להפריד את התביעות מכיון שאין את "יחוד העילות" בחוק הפיצויים, מכיון ששניהם הם ת"ד.

אבל מבחינת נוחות עדיף לתבוע פעם אחת חברת ביטוח אחת, ולא להיכנס ל-2 תביעות של 2 חברות ביטוח. זה מבחינה עקרונית.

אבל יכול להיות סיטואציה שנצטרך לעשות שימוש. לדוגמא: נהג נפגע בת"ד אך לא היה לו כיסוי ביטוחי, ואח"כ כאשר הובילו אותו לבי"ח נפגע שוב. אז מבחינה מעשית הוא יכול לתבוע בגין התאונה השניה בגלל שבתאונה הראשונה אין לו כיסוי ביטוחי.

**מקרה 2:** שימוש ברכב – תאונת דרכים – רשלנות רפואית; נפגע בת"ד שהובהל לביה"ח ושם נגרם לו נזק נוסף בגלל רשלנות רפואית.

והשאלה האם נותק הקש"ס?

אנו נצטרך לבדוק מהי דרגתה של הרשלנות הרפואית.

אנו מבחינים ב- 3 סוגי רשלנות;

1. רשלנות רגילה.

2. רשלנות רבתית.

3. זדון.

א"כ השאלה מהי סוג הרשלנות הרפואית ששומרת על הקש"ס ומתי היא מנתקת את הקש"ס.

לפי ההלכה בפקודת הנזיקין – רשלנות סתם לא מנתקת, אבל "רשלנות רבתית" מנתקת, וק"ו זדון. משום שכאשר מעוול גורם נזק לאדם הוא צריך לצפות לרשלנות רפואית, אבל רשלנות רבתית הוא לא צריך לצפות.

והשאלה: מה לגבי חוק הפיצויים?

תשובה: אין עדין הלכה האם רשלנות רבתית מנתקת קש"ס אם לאו.

ישנה רק פסיקה של ערכאות נמוכות וחלק מהפסיקה מדברת שרשלנות רבתית מנתקת את הקש"ס. אבל יש פסיקה שאומרת שאפילו רשלנות רבתית לא מנתקת את הקש"ס אלא רק זדון.

ראוי לציין שפרופ' **ריבלין** שמדבר על מבחן הסיכון – אומר – שלדעתו גם רשלנות רבתית לא מנתקת את הקש"ס.

נסכם – מה לא הוכרע;

1. לא נקבע ע"י ביהמ"ש העליון מהו המבחן הראוי לעניין ריחוק הנזק – האם סעיף 76 – צפיות, או מבחן הסיכון.

2. כשמדובר ברשלנות רפואית לא הוכרע מה מנתק את הקש"ס, האם רשלנות רבתית מנתקת או לא.

נשאלת השאלה: למה ריבלין מכניס במבחן הסיכון את רשלנות רבתית?

תשובה: הוא רוצה להגיע שכמעט כל המקרים יכנסו לתאונת דרכים, ואם גישתו תתקבל – אזי כל תאונה נוספת שקרתה תיכלל בת"ד – וזה לדעתו צריך להיות עניין של "מדיניות משפטית", להרחיב את מסגרת תאונת הדרכים.

כשמקבלים שאלה כזו במבחן

יש לדון מה מנתק את הקש"ס, אם רק זדון, אז ברשלנות רבתית הקש"ס לא מנותק. ואם גם רשלנות רבתית מנתקת – ביהמ"ש צריך להכריע איזה רשלנות הייתה כאן.

נניח ונגיע למסקנה שאין ניתוק קש"ס – אז כל התביעה תהיה מכוח חוק הפיצויים, ולא יהיה אפשרות לתבוע את הרשלנות הרפואית מכוח פקודת הנזיקין, וזאת בגלל "ייחוד העילה". וזה שונה מהמקרה הראשון ששם אפשר לתבוע ב- 2 תביעות נפרדות, בגלל ששם מדובר ב-2 תאונות דרכים וזה במסגרת ייחוד העילה ולכן יש אפשרות לתבוע ב-2 תביעות נפרדות.

לעומ"ז אם נאמר שהקש"ס נותק – אז יש 2 תביעות. תביעה אחת לפי חוק הפיצויים, ותביעה שניה בגין רשלנות רפואית מכוח פקודת הנזיקין.

**מקרה 3:** שימוש ברכב – תאונת דרכים – פגיעה נוספת ע"י הנפגע עצמו (בשגגה או בכוונה).  
**יש 2 אפשרויות:** 1. שהקש"ס לא ניתק – ואז העילה היא לפי חוק הפיצויים על כל המקרים. 2. ואם הקשר ניתק – אז יש תביעה אחת בלבד, רק לפי חוק הפיצויים ורק לתאונת דרכים.

### סיכום ביניים

לפי המקרה הראשון – אין אפשרות של ניתוק הקש"ס, ולכן לא בודקים את זה.  
לפי המקרה השני – יש אפשרות של ניתוק הקש"ס, אם נחלק בין רשלנות רפואית רגילה לרשלנות רבתית.  
וגם לפי המקרה השלישי – יש לבדוק קש"ס.

### נזק גוף

**"תאונת דרכים – מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף".**  
מה זה "אדם"? – אדם נחשב מגמר לידתו ועד מותו.  
נניח אישה בהריון בחודש השביעי נפגעה בתאונת דרכים והעובר מת – אין לעובר זכות תביעה.  
לעומ"ז אם נפגע בעודו עובר וכתוצאה מכך הוא נולד פגוע ואח"כ מת – הוא זכאי לתבוע בגין התאונה – למרות שהתאונה אירעה כאשר הוא היה עובר. (כמובן התביעה באמצעות יורשיו – אמו).

### **סעיף 1 מגדיר מהו נזק גוף.**

**"נזק גוף" –** מוות, מחלה, פגיעה או ליקוי גופני, נפשי או שכלי לרבות פגיעה בהתקן הדרוש לתפקוד אחד מאברי הגוף שהיה מחובר לגוף הנפגע בעת אירוע תאונת הדרכים;  
כלומר גם פגיעה במשקפיים, שיניים תותבות, קוצב לב – נחשב נזק גוף.  
לדעת פרופ' אנגלרד – צריך פרשנות מרחיבה שגם אם אדם יש לו משקפיים בכיסו זה חלק מנזק גוף. ו"מחובר" לאו דווקא מורכב עליו אלא גם בכיסו – מגמה להרחיב.

**החשיבות** – בד"כ כשאדם נפגע יש לו נזק גוף וגם נזק רכוש – בגדים, שעון, תכשיטים – זה נזק רכוש – וזה לפי פקודת הנזיקין. אבל משקפיים, שיניים תותבות וכדו' – זה חלק מנזק גוף.



### אופי הנזק

יכול להיות נזק גופני ויכול להיות נזק נפשי. לדוגמא: יכול להיות רכב התהפך ולא נגרם נזק גופני לאדם, אבל נזק נפשי נגרם לו.  
אם אדם נפגע בת"ד ובסופו של דבר נשאר רק עם נזק נפשי. פסיכיאטרי – אז הוא יתבע את הנזק הנפשי.

### נזק נפשי משני

לעניין הנזק הנפשי קיימת אפשרות שאדם שלא היה מעורב פיזית בתאונה, יושפע נפשית מהעובדה שקרתה ת"ד לאחר.

והשאלה האם יש מקום לפצות גם אדם כזה על נזק נפשי שנגרם לו? (קוראים לזה "נזק נפשי משני" – שהוא נפגע כתוצאה מאחר שנפגע בתאונה).

בעבר היה מוכר נזק כזה רק לקרוב משפחה ובתנאי שהיה נוכח במקום התאונה וחווה את התאונה בחושיו – למשל ראייה או שמיעה, אבל אם לא היה נוכח זה לא היה מוכר.

### ההלכה שונתה בפס"ד אלסוחה נ' דהאן.

הנשיא שמגר בדק את הסוגיה של נזק נפשי משני. בשלב ראשון בדק לפי פקודת הנזיקין. ובשלב השני לפי חוק הפיצויים.

השאלה הראשונה – האם קיימת חובת זהירות מושגית גם כלפי הנפגע המשני?

אומר הנשיא שמגר: כן. אדם הפוגע באחר צריך לפצות שאנשים קרובים עלולים להיפגע מבחינה נפשית – נזק נפשי משני.

המושג נזק נפשי משני – כלומר, יש לו זכות תביעה עצמאית, שלו. "משני" – בגלל שהפגיעה הראשונית הייתה באחר. אבל התביעה היא עצמאית.

ישנם מקרים שהנזק המשני יהיה גדול יותר מהנזק שנגרם לנפגע העיקרי – לדוגמא הנפגע העיקרי נפצע בתאונה והחלים כעבור חודש. ואילו הנפגע המשני עדיין הוא פגוע מבחינה נפשית.

אומר הנשיא שמגר – יכולה להיות קבוצה גדולה של נפגעים נפשית, אבל משקולי מדיניות משפטית צריך לצמצם, כי א"א להעמיס על המדינה או על המעוול. ולכן הוא קובע 4 קריטריונים מי זכאי לתבוע כנפגע משני.

1. הקרבה המשפחתית של התובע (המשני) לנפגע העיקרי – רק קרבה מדרגה ראשונה – בן זוג, הורים, ילדים. יש עדויות שככל שהקרבה יותר הדוקה אז יש סיכוי סביר יותר שייפגע נפשית.

קיימת אפשרות שבעתיד אדם יוכל לטעון שלמרות שאינו קשור בקשר משפחתי לנפגע, אבל הוא כל כך קשור לנפגע עד כדי כך שנגרם לו נזק נפשי.

2. אופן ההתרשמות מהאירוע המזיק – בעבר המצב היה שרק אם ההתרשמות היא ישירה – ראייה או שמיעה. אבל הייתה ביקורת על כך.

והשופט שמגר נענה לביקורת וקבע שזה לא תנאי הכרחי שהנפגע המשני יהיה נוכח בזירה שבה אירעה התאונה. אבל זה קריטריון שאם הוא נוכח זה יותר סביר שייגרם לו נזק. ואם נגרם לאדם נזק נפשי משני לאחר שסיפרו לו – מכלי שני – שקרוב משפחתו נפגע בתאונה, הצפיות היא נמוכה יותר, אבל זה אפשרי.

המשך בשיעור הבא.

שיעור 8 - 16.12.02

נזק נפשי משני (המשד)

"הלכת אלסוחה"

בית משפט העליון קובע 4 קריטריונים מי זכאי לתבוע כנפגע משני;

1. מידת הקרבה המשפחתית – רק לגבי הורים, ילדים, בני זוג. אבל הרשימה לא סגורה יש סימנים של הרחבת המעגל.
  2. אופן ההתרשמות מהאירוע המזיק – היום זה לא חובה שהניזוק בנזק נפשי משני יחוה בצורה מוחשית את התאונה של קרוב משפחתו באמצעות – שמיעה או ראייה, אלא זה יכול להיות גם מכלי שני. למרות שכל שההתרשמות יותר אישית צפוי יותר שייגרם נזק.
  3. מידת הקרבה בזמן ובמקום בין האירוע המזיק לבין התהוות הנזק הנפשי המשני. (שואלים את הרופא באיזה נקודת זמן + מקום נוצר הנזק הנפשי).
- בעבר היה מקובל שכדי להכיר בנזק כזה הוא היה צריך להיות מאוד קרוב בזמן ובמקום להתהוות האירוע.
- אבל בעניין הזה הרחיב הש' שמגר ואמר: שבד"כ השוק הראשוני חמור יותר אם נעשה קרוב מבחינת זמן ומקום לאירוע. אבל לא תמיד זה כך כי יכולים להיות סיטואציות שבהם אפשר לומר שלמרות שהנזק הנפשי לא קרה מיד מבחינת זמן ומקום, בכל זאת אנחנו נכיר בזה.

2 סיטואציות;

1. קרוב משפחה מתמודד לראשונה עם התוצאות של האירוע שקרה לקרובו – מאוחר יותר מקרות האירוע. אם נודע לקרוב מאוחר יותר ולכן הוא התמודד עם הפגישה הראשונה של האירוע מאוחר יותר וגם לא במקום האירוע.
  - למשל: נניח הורים שבנם נפגע בתאונה והם נמצאים בחו"ל ולא מאתרים אותם. וכשהם מגיעים לשדה תעופה לוקחים אותם מיד לבי"ח. למרות שיכול להיות שהאירוע היה לפני שבוע ויותר, אבל לגבי אותם הורים זה הפגישה הראשונה שלהם עם האירוע. ולכן נכיר בנזק הנפשי המשני הזה.
  2. הסיטואציה שקרתה בפס"ד אלסוחה – מדובר בילד קטן בן 7 שנפגע קשות והובהל לביה"ח. ההורים שלו לא ידעו והגיעו מאוחר יותר לביה"ח וישבו על ידו ולילה כל זמן גסיסתו במשך 24 ימים עד יום מותו. גם חוויה מסוג כזה יכול להיות שמתגבש הנזק במשך זמן. גם בזה נכיר.
  4. חומרת הנזק הנפשי המשני – כל המטרה היא להגביל את מספר הנפגעים הפוטנציאלי כדי לא להעמיס על המזיק ועל מערכת המשפט, לכן הגבילו את זה רק לנזק נפשי חמור. כי נזק נפשי קל, זה תופעה סבירה.
- ומהו נזק מוכר?
- זה מחלת נפש ממש – (פסיכוזיס). או אפילו פחות ממחלת נפש, אבל עדיין מקרים ברורים וקשים של פגיעות נפשיות רציניות (נוירוזוס). (בפסיקה נקבע שכדי לזכות בפיצויים הנזק הנפשי צריך להיות לא פחות מ-15%).

אחרי שהשופט שמגר בחן את זה לפי דיני הנזיקין – הוא שאל: (בפסקה 21 לפסה"ד) האם לנפגע המשני יש לו תביעה לפי חוק הפיצויים או לפי פקודת הנזיקין?

התשובה: יש לו עילה לפי חוק הפיצויים. והוא נתן 3 טיעונים;

1. בסעיף ההגדרות כתוב: "נפגע - אדם שנגרם לו נזק גוף בתאונת דרכים". נזק גוף כולל על פי ההגדרה גם ליקוי נפשי או שכלי.  
והשאלה היא אם נזק גוף זה נגרם ב"תאונת דרכים"?  
"תאונת דרכים" מוגדרת כמאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב השימוש ברכב מנועי...". והשי' שמגר - מכניס את הגדרת "תאונת דרכים" לתוך הגדרת "נפגע".  
"שילוב ההגדרות זו בזו מציב את התנאי, כי "נפגע" יהא "אדם שנגרם לו נזק גוף במאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי...". (הרעיון של שילוב ההגדרות הוא יפה, אבל נעבור מכאן לנימוקים ולטיעונים החזקים).
2. אם נפעיל את מבחן הסיכון - שקובע את טווח הסיכונים ברכב מנועי, יש גם סיכון שאם אדם יגרום נזק לאחר, במסגרת הסיכון עלול להיות שקרוב משפחה של הנפגע העיקרי יפגע בנזק נפשי משני.
3. הנימוק החשוב ביותר הוא הנימוק הפרקטי - נימוק של "מדיניות משפטית" - הרי אין טעם והיגיון בכך שהנפגע הישיר יתבע לפי חוק הפיצויים והקרוב שנפגע נפשית יתבע לפי דיני הניזקין. מעבר לזה שפקודת הניזקין דורשת "אשם".  
ויתירה מכך, יכול להיות שיהיו כאן 2 נתבעים שונים, כי הנתבע העיקרי יתבע את האחראי לפי חוק הפיצויים. והנפגע המשני יצטרך לבדוק מי האחראי לפי פקודת הניזקין - כלומר מי אשם בקרות התאונה ואותו הוא יתבע - עפ"י מבחן הצפייות.  
לדוגמא: רכב א' - נהג ונוסע. רכב ב' - אשם בתאונה - מתנגש ברכב א' והנוסע ברכב א' נפגע. אשת הנוסע נפגעת בנזק נפשי משני.  
הנוסע שנפגע תובע לפי חוק הפיצויים את נהג רכב א'. (אחריות מוחלטת). אם נאמר שאשת הנוסע שנפגעה בנזק נפשי משני צריכה לתבוע לפי פקודת הניזקין, הרי שהיא תצטרך לחפש אשם, שהוא בעצם נהג רכב ב'. יוצא שכל אחד תובע נתבע אחר.  
לכן ההלכה בפס"ד "אלסוחה" שגם לנפגע בנזק נפשי משני יש עילת תביעה לפי חוק הפיצויים. והנתבע הוא אותו נתבע שחייב לפצות את הנפגע העיקרי.

ע"א 4446/90 אליהו נ' ברנע.

אישה נהגה ברכב ולידה ישבה בתה הקטנה שכנראה היא לא הייתה חגורה. האם עצרה בבת אחת את הרכב והילדה עפה קדימה ומוט ההילוכים נתקע לה בעין והילדה איבדה את ראייתה.

האם תבעה נזק נפשי משני. 3 התנאים הראשונים בהלכת אלסוחה - מתקיימים. אך לגבי התנאי הרביעי - שמדבר על חומרת הנזק - הוא לא מתקיים, כי הפסיכיאטר קבע שיש לה רק 5% נכות. ולכן נדחתה התביעה.

הואיל והדרישה היא לאחוזי נכות גבוהים (בנזק נפשי משני), טענו שהלכת אלסוחה מתייחסת רק לנפגעים נעדרים - כלומר שלא היו במקום התאונה. ואילו לגבי הנוכחים מספיק 5% נכות. ובערכאות הנמוכות חלק מהשופטים קיבלו את הטענה.

וההלכה הוכרעה בע"א 5803/95 ציון נ' צח.

שם נקבע - שהלכת "אלסוחה" קיימת ומשתרעת על כל הניזוקים מנזק נפשי משני, בין אם היו נוכחים או לא - ומכולם נדרש 15% נכות.

שאלה: האם קיימת אפשרות שאדם שנפגע בעצמו בת"ד, יטען לנזק נפשי משני?

זה נדון בע"א 3798/95 הסנה נ' חטייב.

האירוע: אם ו- 2 בנות נסעו ברכב ואירעה ת"ד. 2 הבנות נפגעו בתאונה ונגרם להם נזק אורטופדי. האמא נהרגה בתאונה.

הבנות טענו – כי בנוסף לנזק הפיזי, נגרם להם גם נזק נפשי משני.

אומר ביהמ"ש: זה אפשרי שיש להם נזק ישיר מהתאונה כניזוק עיקרי ונזק נפשי משני שנובע מפגיעת האם. ובשביל זה צריך לעמוד בקריטריונים של פס"ד אלסוחה. (אילו הן היו טוענות כי הנזק הנפשי שנגרם להן אינו כתוצאה ממות האם, אלא כתוצאה ישירה מהתאונה, לא היינו נזקקים למבחן המחמיר של אלסוחה, וכל אחוזי נכות היו מזכים אותם בפיצויים).

והשאלה: איך מחליטים שהנזק הנפשי שנגרם הוא כתוצאה מהתאונה – נזק ישיר. ואז די בנזק נמוך לקבלת פיצויים, או שהנזק הנפשי הוא נזק משני ואז הדרישה לנזק גבוה יחסית. (15% נכות).

התשובה היא – הפסיכיאטר מתרשם בשיחה עם הנפגע מה השפיע עליו – אם הנפגע ידבר רק על הנזק של האם – זה נזק נפשי משני ואז נדרוש 15% נכות. ואם הנפגע ידבר על עצם התאונה – זה נזק נפשי רגיל ואז על כל אחוזי נכות הוא יפוצה. (כשמייצגים אדם בנזק נפשי אומרים לו תגיד שזה שייך לתאונה ואז גם באחוזי נכות נמוכים הוא יקבל פיצויים).

שאלה שאין לה עדיין פתרון: מה קורה עם ניזוק שיש לו נזק נפשי "קומבינה" – שילוב של נזק נפשי ישיר ומשני. כלומר חלק מהנזק הנפשי נגרם מהתאונה האישית שלו, וחלק זה נזק נפשי משני שנגרם עקב ראיית קרוב משפחתו שנפגע בתאונה – כיצד יש לחשב את אחוזי הנכות, האם צריך להפריד את אחוזי הנכות של נזק נפשי משני מהנזק הנפשי הישיר או שאפשר לחשב בצורה גלובלית את כל הנזק הנפשי. (פס"ד הסנה נ' חטייב נשאר בשאלה זו בצ"ע).

שאלה שהתעוררה בערכאות נמוכות – אדם שלקה בהתקף לב שעה ששמע שקרוב משפחתו נפגע בתאונה.

מצד אחד, התקף לב זה נזק גופני ולא נפשי. ומצד שני, זה לא כמו נזק גופני אלא זה נזק גופני שנובע מהשפעות נפשיות.

ואכן יש הרחבה של בית משפט שלום – להכיר גם בנזק גופני שנובע מהשפעות נפשיות.

### שאלת החבות

שלושה עמודים של חוק הפיצויים:

1. ביטוח אחרות – (מתייחס לנפגע צד ג').
2. בטוח אישי – נועד לפצות את הנהג שנפגע. (חובה לעשות ביטוח אישי).
3. קרנית.

השינוי נעשה בסעיף 3 לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], תש"ל-1970 [תיקון אחרון 28/12/00].

3. הדרישה לגבי פוליסה;

(א) פוליסה לפי דרישותיה של פקודה זו היא פוליסה שהוציא מבטח שהיה מורשה בשעת הוצאתה והיא מבטחת את -

(1) בעל הרכב והנוהג בו - מפני כל חבות שהם עשויים לחוב לפי חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה - 1975 (להלן-החוק), ומפני חבות אחרת שהם עשויים לחוב בשל נזק גוף שנגרם לאדם על ידי השימוש ברכב מנועי או עקב השימוש בו; לענין זה, "נזק גוף" ו"שימוש ברכב מנועי" - כמשמעותם בחוק.

(2) בעל הרכב הנוהג בו וכל אדם הנוהג בו בהיתר ממנו - מפני נזק גוף שנגרם להם בתאונות דרכים כמשמעותם בחוק.

נעשה שנוי (בסעיף 3) - הכניסו את ביטוח חובה והוא כולל ביטוח אחריות - כי מי שאחראי לפי חוק הפלת"ד זה הנוהג + בעל הרכב שהוא מתיר השימוש - וחברת הביטוח מבטחת את האחריות שלהם.

א"כ מה מכילה הפוליסה של ביטוח החובה?

לפי חוק הפיצויים:

1. ביטוח אחריות.

2. ביטוח אישי.

אבל יכול להיות סיטואציה שאדם ייתבע לפי פקודת הנזיקין;

למשל: נהג א' נפגע ואין לו כיסוי ביטוחי. ונהג ב' אשם בקרות התאונה ויש לו כיסוי ביטוחי. אז נהג ב' יכול לתבוע את ביטוח עצמו, אבל לנהג א' אין לו כיסוי ביטוחי - וממילא אין לו את "ייחוד העילה", ולכן הוא יכול לתבוע את נהג ב' לפי פקודת הנזיקין.

כדי שנהג ב' יהיה מכוסה צריך גם כסוי ביטוחי לפי פקודת הנזיקין. ואת זה סעיף 3 סיפא בא להסדיר. (כמובן שבתביעה לפי פקודת הנזיקין יצטרך התובע להוכיח אשם).

מכאן כי פוליסת הביטוח כוללת לא רק את 2 הביטוחים של אחריות מוחלטת לפי חוק הפלת"ד (נהג והולך רגל). אלא גם לפי פקודת הנזיקין וזאת רק אם יוכח האשם.

ואת זה למדים **מסעיף 3(א) סיפא** - שאומר: "ומפני חבות אחרת שהם עשויים לחוב בשל נזק גוף שנגרם לאדם על ידי השימוש ברכב מנועי או עקב השימוש בו"; (הרישא של סעיף 3(א) מדבר על חבות לפי חוק הפיצויים. והסיפא מדבר על חבות לפי פקודת הנזיקין).

**סעיף 2 לפקודת ביטוח רכב מנועי** קובע: כי מי שאין לו פוליסת ביטוח חובה - זה עבירה פלילית.

למרות השינויים הללו השאיר המחוקק - את פקודת ביטוח רכב מנועי ללא שינויים ונשאר **סעיף 19** כפי שהיה קודם. והוא דורש שכשתובעים בהתאם לביטוח אחריות למרות שחברת הביטוח משלמת, חייבים להגיש תביעה גם נגד הנוהג ו/או מתיר השימוש. (לכאורה זה נראה מיותר שתובעים גם את הנהג ולא ישר את חברת הביטוח).

**למשל**: ברכב נהג אדם ואתו נסעו כנוסעים שני ילדיו הבוגרים ואשתו. הנהג ושני הילדים נפגעו, והאשה נהרגה.

מי הנתבעים:

הנהג - תובע את חברת הביטוח.

הילדים - תובעים את האבא-הנהג, ואת חברת הביטוח.

נניח והאבא הוא התלוי - הוא תובע את עצמו ואת חברת הביטוח.

א"כ בעצם הנתבע – נהג הרכב – הוא נתבע פורמלי. אבל זה נכון כאשר היה לו כיסוי ביטוחי, אבל אם לא היה לנהג כיסוי ביטוחי, קרנית תשלם פיצויים לנפגע צד ג', אבל היא תחזור אל הנהג בתביעה.

אם האב נהג ברכב של חברה – ניתן לתבוע את החברה כי היא מתיר השימוש.

### **"אבנר"**

לפי המצב היום כשתובעים חברה ביטוח תובעים גם את אבנר. אבנר זאת חברה פרטית שחברות הביטוח הקימו אותה. כי הם חששו שלא יוכלו לעמוד בנטל הפיצויים.

החבות של חברה הביטוח הספציפית עם אבנר, היא לא כמו בתביעת הנזיקין של "ביחד ולחוד", אלא היא רק "לחוד".

למשל: אם בפוליסה נקבע כי 70% תשלם אבנר ו- 30% חברה הביטוח, הרי שמכל אחד אני אתבע את המגיע לי. כלומר אם אני אתבע רק את חברה הביטוח וביהמ"ש יקבל את התביעה – אני לא אוכל לגבות מחברה הביטוח אלא רק 30%. לכן צריך להגיש את התביעה נגד שניהם.

שיעור 9 – 23.12.02

החבות

ביטוח אחריות

אנחנו מתייחסים למקרים שהנפגע הוא הולך רגל או נוסע. (צד ג').  
והשאלה מי אחראי לפצותו?  
בתאונת דרכים – "אשם" – זה לא רלוונטי.  
בחוק נקבע מבחן טכני והאחראי לפצות הוא הנוהג ברכב המעורב בתאונה. (ולא הנהג האשם).  
החייב השני שיכול להיות, זה הבעלים או המחזיק. ואז צריך להתקיים עוד תנאי שהם התירו את השימוש לנוהג.  
כלומר מדברים על: 1. הנוהג. 2. "מתיר השימוש" – הכוונה לבעלים או למחזיק שהתירו לנוהג את השימוש.

**סעיף 2 לחוק הפיצויים:**

2. אחריות נוהג ברכב [תיקון: תשנ"ה(2), תשנ"ה(3), תשנ"ח, תשנ"ח(2)]  
(א) המשתמש ברכב מנועי (להלן - הנוהג) חייב לפצות את הנפגע על נזק גוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבה מעורב הרכב.  
(ב) היה השימוש ברכב על פי התר מאת בעל הרכב או המחזיק בו, תחול האחריות גם על מי שהתיר את השימוש.  
(ג) האחריות היא מוחלטת ומלאה, ואין נפקא מינה אם היה או לא היה אשם מצד הנוהג ואם היה או לא היה אשם או אשם תורם של אחרים.  
כלומר הנוהג תמיד חייב, יכול להיות שהוא חייב פורמאלי אם יש חברת ביטוח.

**נוהג ברכב – ומתיר השימוש**

צריך לבדוק מיהו הנוהג לעניין חוק הפיצויים, ומתי נחשב בעל הרכב או המחזיק למתיר השימוש ברכב לאחר.

**א. הגדרת "נוהג"**

מיהו אותו נוהג לעניין חוק הפיצויים?

**בסעיף 2 מוגדר הנוהג – "המשתמש ברכב מנועי".**

ההגדרה לא טובה, כי כאן הכוונה היא לנוהג, אבל מסעיף ההגדרות רואים ששימוש ברכב כולל הרבה דברים שלא קשורים לנהיגה.

אבל נראה מקרים שאדם שלא יושב ליד ההגה, נחשב נוהג. ואילו אדם שיושב ליד ההגה, לא ייחשב נוהג.

**א"כ יש כמה כללים;**

**1. קובעים מיהו הנוהג – מי שיש לו שליטה או פיקוח על הרכב.**

השליטה לא נגמרת כשהנוהג יוצא מהרכב ומחנה אותו. בין חניה קצרה או ארוכה – הוא עדיין נחשב כנוהג. אם נניח הרכב התדרדר אז אנחנו מחפשים את הנוהג – מי שבידו השליטה על המפתחות.

מתי הוא ייפסק להיות נוהג – כאשר הוא ייתן את המפתח לאיש אחר. או לדוגמא, אם בא אדם וגנב את המפתח, אז הוא בעל השליטה במפתחות והוא נחשב נוהג. (כמובן שאם יש מפתחות נוספים – כאן זה מקרה גבולי שביהמ"ש יצטרך לעשות מבחן היכן השליטה יותר דומיננטית).

2. לא תמיד מסתפקים בשליטה ממשית פיזית ברכב, אלא לפעמים מוסיפים את "הזכות לשלוט".

ע"א 608/90 קרנית נ' בניזרי – (מדגים למה הוסיפו עוד מבחן).

מדובר באדם שמסר את הרכב לחשמלאי רכב, 2 חשמלאים התחילו לטפל באוטו, אחד היה בתוך האוטו והשני מחוץ לאוטו – במכסה המנוע. החשמלאי שהיה בפנים תוך כדי טיפול הפעיל בטעות את המנוע – כתוצאה מחיבור בין 2 חוטים. והחשמלאי השני שהתעסק במנוע נפצע באצבעותיו.

והשאלה מי השתמש ברכב?

בפועל זה היה אחד החשמלאים.

ביהמ"ש פסק: שעדיין הבעלים ממשיך להיות הנוהג, כי לחשמלאי הייתה רק שליטה פיזית ברכב לצורך תיקונו, אך "אין כל ראיה כי בידיהם הייתה גם הזכות לשלוט ולפקח באופן ממשי על הסעת המכונית, דהיינו, הזכות להחליט "מה ואיך יעשה ברכב" מבחינה תעבורתית".

ולכן בימ"ש הוסיף עוד מבחן – בגלל שזה מקרה גבולי. (כאן מדובר לפני תיקון 8, כיום זה שימוש לא מוכר מכיון שזה בעל מוסך שמקצועו בכך).

לא כל תיקון גורם לכך שעדיין השליטה היא ע"י הבעלים. אנו נראה שכאשר נותנים את האוטו לנסיעת מבחן, ברור שנותנים לו את השליטה.

א"כ מבחן "השליטה בפועל" – הפיזי, לא תמיד מספיק, אלא נזקקים למבחן נוסף מבחן "השליטה בזכות".

אלו סיטואציות שבפועל אדם לא נהג והוא נחשב נוהג.

3. נראה מקרים שאמנם האדם נוהג אבל מישוהו אחר מתערב בנהיגה שלו שנוטלת את השליטה ברכב מהנוהג.

לדוגמא: עבריון משתלט על רכב ומושך את ההגה לכוון אחר, או אם אדם נוסע, ובא אחר ומרים לו אמברקס.

יש אפשרות שהנוסע ייקח לו את הנהיגה. ויש אפשרות ששני הנוסעים הם נוהגים יחד ואז שניהם נחשבים נהגים.

אם זה שהשתלט הוא מבוגר ואין לו רשיון נהיגה ונפגע צד ג', אז קרנית תשלם לצד ג' ואח"כ תתבע את הנוהג שהשתלט. כנ"ל אם נפגע הנהג, אז הוא ייחשב – נוסע – צד ג'.

### יש פס"ד של בימ"ש שלום בעכו.

אדם נהג ברכב והחנה אותו והחל לרחוץ אותו. תוך כדי כך נכנס ילד קטן לאוטו ושיחק עם הבלמים והרכב התדרדר, באותו מקרה נפגע הבעלים של הרכב.

ובימ"ש שאל מי הנהג? משום שבמקרה זה נפגע הבעלים.



ואומר ביהמ"ש – נכון שהילד עשה כל מיני פעולות שדרדרו את האוטו, אבל עדיין השליטה נשארת אצל הבעלים.

הנוהג נחשב לאחראי לגבי כל פגיעה, גם אם השימוש שהרכב שלו היה מעורב בו, לא נעשה על ידו.

#### דוגמאות;

1. ראובן נהג ברכב והיה מעורב בתאונה, נניח שהרכב התהפך או פגע בעמוד חשמל. ומי שנפגע זה נוסע.
2. ראובן נהג ועצר, ושמעון הנוסע ירד ותוך כדי כך הוא נפגע.  
נבדוק: זה שימוש מוכר – נהיגה. הוא פגע בעמוד – יש קש"ס בין הנסיעה לפגיעה. ומי שחייב זה ראובן, הוא ביצע את השימוש והוא חייב.
3. ראובן נהג ברכב ועצר ולוי ירד. ותוך כדי סגירת הדלת נטרקה ידו של שמעון נוסע אחר. הנפגע הוא שמעון, האם נעשה שימוש מוכר? כן, ירידה. זה שזה נעשה ע"י לוי זה לא רלוונטי, כי האחראי זה ראובן הנוהג.

#### ב. מתיר השימוש.

מתי אנחנו אומרים שהבעלים הוא מתיר השימוש?  
הבעלות היא לפי דיני הקניין.

לדעת פרופ' אנגלרד המחזיק הוא המחזיק בפועל. ולא חייב להיות המחזיק כדין. (גם גנב הוא מחזיק בפועל ולכן הוא יהיה אחראי לא רק במקרה שהוא נוהג, אלא גם אם הגנב מתיר למישהו אחר לנהוג ברכב. והוא לא יכול להתנער שהוא לא מחזיק בגלל שאינו נוהג).

לאיזה מקרים צריך בכ"ז את ההוראה של "מתיר השימוש" כלומר שייתבעו את מתיר השימוש ולא את הנוהג?

1. כאשר לא ידוע מי הנהג – כמו נניח נהג אוטובוס או נהג הסעות.  
והטעם יש חזקה עובדתית שברכב נוהג או הבעלים של הרכב או מי שהבעלים התיר לו את הנהיגה.  
ולכן עול ההוכחה הוא על הבעלים. אם נניח חברת הביטוח לא רוצה לשלם, היא צריכה להוכיח שמי שנהג זה לא הבעלים ולא מי שקיבל רשות.  
למשל: אם אשה נחבלה מנסיעה באוטובוס עקב בלימה פתאומית. ולא טרחה לקחת את פרטי הנהג, היא יכולה לתבוע את הבעלים – חברת הנסיעות.

#### באחד מפס"ד

הייתה סיטואציה שתבעו רכב מסוים ולא ידעו מי הנהג ותבעו לפי החזקה את הבעלים. והוא טען שהרכב נגנב. אך לא הוכח שהרכב נגנב. ולכן נשארת החזקה בעינה שמי שנהג זה הבעלים או מי שהתירו לו.

2. שהנהג ידוע, אך לא ידועה כתובתו או שהוא בחו"ל, אז אנו תובעים את הבעלים.

**מהו "בהיתר מהבעלים"?**

ע"א 214/81 מדינת ישראל נ' פחימה.

ביהמ"ש (הש' ברק) – קבע את המבחן להיתר. והוא קבע את המבחן של "ההיתר הראשוני". האם הנוהג נטל את הרכב ללא רשות או קיבל רשות? אם קיבל רשות לנהוג אז גם אם ינהג בניגוד להיתר הראשוני שניתן לו – למרות שזה סטייה מההיתר הראשוני זה יחשב כנוהג בהיתר.

מדוע?

ראשית, כי אם לא נעשה כך אזי יצטרך להתנהל דיון בביהמ"ש מה היה ההיתר – לאן לנסוע, לכמה זמן, לאיזה מטרה, וכל תוכן ההיתר. ואם מי שנפגע הוא צד ג' – הוא לא יוכל להוכיח שהיה היתר.

ושנית, ההולך רגל צריך תמיד צריך לקבל פיצוי אם מחברת הביטוח או מקרנית, ויותר פייר שחברת הביטוח תשלם.

באותו פס"ד מדינת ישראל נ' פחימה (מדובר בסטייה מהכיוון).

חייל נהג ברכב צבאי ואמור היה לנסוע מביתו למחנה צבאי, תוך כדי הנסיעה הוא נזכר ששכח לכבות את הבוילר, ובדרכו חזרה הוא אסף 2 טרמפיסטיות – אחיות לבית פחימה, ואירעה ת"ד והם נפגעו.

והשאלה הייתה: האם הסטייה מהמסלול לכבות את הבוילר, הופכת את הנהיגה ללא היתר ואז קרנית תצטרך לפצות?

אומר הש' ברק – שכל עוד הנהיגה בהיתר, שהוא קיבל את הרכב ברשות – גם אם הוא סטה הוא עדיין נחשב נוהג בהיתר.

הלכה זו התקדמה בפס"ד אלחדד נ' סלהב לסטייה מהמטרה.

ע"א 76,56/84 אלחדד נ' סלהב. (מדובר בסטייה מהמטרה).

מדובר באדם שמסר את הרכב למרפדייה בחברון. בעל המרפדייה בניגוד להיתר שקיבל נסע עם הרכב ומשפחתו לחתונה ונוסעים נהרגו.

והשאלה הייתה: האם הנסיעה הייתה בהיתר?

ובימ"ש אמר: גם סטייה מההיתר זה נחשב בהיתר.

ע"א 494/89 אשרף נ' אליהו.

אדם בשם פילו פנה לחברת השכרה לשכור רכב, ובחוזה השכירות היו 2 הגבלות:

1. אסור לשוכר לתת לאחר לנהוג.

2. אסור לנהוג ברכב לנהג שהוא פחות מגיל 21.

בפוליסה עצמה הייתה רק מגבלה אחת – שחייב לנהוג מי שיש לו רשיון נהיגה.

פילו נתן לנהוג לבחורה חיילת בשם אשרף שהיה לה רשיון נהיגה אבל גילה היה פחות מ-21 ואותה חיילת נהרגה.

ונשאלה השאלה: אם היא נהגה בהיתר.

אומר בהימ"ש: לפילו היה היתר. והשאלה האם בעצם העובדה שהוא סטה מתנאי ההיתר ונתן למישהי אחרת לנהוג (2 סטיות), האם זה נחשב בהיתר.

אומר ביהמ"ש הואיל והוא קיבל אותו בהיתר, העובדה שהוא נתן למישהו אחר לנהוג, זה הופך את זה לסטייה מהיתר הראשוני, אבל זה עדיין נחשב בהיתר.

רואים שההלכה מרחיבה ביותר.

ויש עוד פסיקה שגם העברות בשרשרת מאחד לשני – זה עדיין נחשב בהיתר.

ונשאלת השאלה: מתי אפשר לומר שאדם נוהג בהיתר מהבעלים?

כמובן במקרים הפשוטים שמקבלים אישור.

אבל הפסיקה הרחיבה והכניסה את המושג של "היתר מכללא" – היתר לא מפורש אבל מההתנהגות לומדים שיש היתר.

## 2 דוגמאות

ע"א 483/84 קרנית נ' אברהם.

נהג נער פחות מגיל 17 בטרקטור של אביו ולא היה לו רשיון נהיגה.

והשאלה הייתה: האם האבא נתן היתר, כי קרנית רצתה לתבוע אותו והאבא טען שלא נתן היתר.

ביהמ"ש – היות ובמושב היה מקובל שנוהגים נערים צעירים וגם הנער נהג כמה פעמים, לכן הכירו בזה שהוא נתן היתר מכללא.

דוגמא שניה: היה מקרה שאדם מסר את הרכב לתיקון ונתן למוסכניק מפתח אבל לא ניירות, והוא לקח את האוטו לנסיעת מבחן וקריתה תאונה.

ובימ"ש פסק כשאתה נותן את הרכב לתיקון ועלול להיות נסיעת מבחן, רואים בזה היתר מכללא.

שאלה יותר קשה: האם בכל מקרה שסוטה הנהג מהיתר הראשוני עדיין הוא ייחשב כנוהג בהיתר או שיהיה רגע שתהיה סטייה כזאת שהיא תיחשב כאילו הוא נהג שלא בהיתר?

שיעור 10 – 30.12.02

סטייה מההיתר הראשוני (המשך)

עסקנו בסוגיית ה"היתר הראשוני" שהוא שליט בנושא של "מתיר השימוש" שפירושו – שהבעלים או המחזיק התיר לנהג להשתמש. וזה יישאר גם אם הנהג לא מילא את ההוראות שלשם כך ניתן לו הרכב. זה ייחשב בשה"כ כסטייה מההיתר הראשוני.

ההיתר הראשוני יכול להיעשות במפורש. וכן יכול להיות גם היתר מכללא.

והשאלה שהתעוררה: האם כל סטייה שתהיה מההיתר הראשוני תשאיר את הנהג כנוהג בהיתר, או שמא תהיה סטייה מההיתר הראשוני שתיחשב כנהיגה ללא היתר?

והתשובה: יש גבול בסטייה מההיתר. והמבחן: בודקים האם למרות הסטייה מההיתר הראשוני עדיין מכוסה השימוש ע"י הפוליסה. אם התשובה לכך חיובית אזי מדובר רק בסטייה מההיתר הראשוני ולא נהיגה ללא היתר בכלל. לעומ"ז אם הסטייה מההיתר הראשוני גורמת לכך שהפוליסה כבר לא מכסה, אזי אנחנו אומרים שלא מדובר בנהיגה בהיתר.

לדוגמא: פס"ד אשרף נ' אליהו.

שם ההיתר כלל 2 הגבלות (בין חברת ההשכרה לבין פילו - השוכר), שאת שתיהן לא קיים פילו.

1. שלא ייתן לנהוג לאדם אחר.

2. שלא ינהג אדם בגיל פחות מ-21.

ופילו נתן לחיילת - סיגלית, לנהוג למרות שהייתה פחות מגיל 21.

בפוליסה הייתה רק הגבלה אחת והיא שלא ינהג ברכב מי שאין לו רשיון נהיגה.

אמנם הייתה סטייה מההיתר, אבל למרות הסטייה מההיתר, עדיין השימוש היה מכוסה בפוליסה משום שהיה לה רשיון נהיגה - ולכן זה נחשב נהיגה בהיתר.

לעומת זאת, בהנחה שהיא הייתה ללא רשיון נהיגה - אם נגיד שבמקרה כזה היא תיחשב כנוהגת בהיתר, זה לא יעזור כי אין כיסוי ביטוחי. ומי שנוהג ללא כיסוי ביטוחי זה עבירה (סעיף 2 לפקודת ביטוח רכב מנועי). ולכן בסיטואציה כזו זה ייחשב כנהיגה ללא היתר. (וכמובן גם עבירה פלילית).

שאלה: בעל רכב התיר לאחר לנהוג ברכב למרות שבפוליסה נקבע שרק הבעלים רשאי לנהוג בו. וקרתה תאונה ונפגע הנוהג והולך רגל?

תשובה: את הנהג מי שיפצה זה רק המבטח בביטוח אישי - והיות ואין ביטוח אז הוא לא יקבל פיצויים לפי חוק הפיצויים. ולהולך רגל - גם לו אין כיסוי ביטוח, אבל בניגוד לנוהג, ההולך רגל שנפגע יקבל פיצויים מקרנית. והואיל ולגבי ההולך רגל האחראי הוא גם הבעלים מתיר השימוש, אז גם הבעלים אחראי וזה יתבטא בכך שקרנית תשלם והיא תחזור גם על הבעלים וגם על הנוהג - לגבות את דמי הפיצויים. (וכן אם המשטרה תתפוס את הנהג, היא תאשים אותו בעבירה של נהיגה שלא בהתאם לתנאי הפוליסה - ללא כיסוי ביטוחי).

דוגמא לשאלה (לפתור בבית).

ראובן בעל טנדר התיר לשמעון לנסוע ברכבו לבלות בת"א. שמעון לקח את הטנדר מילא אותו בחפיסות סיגריות ונסע לאילת כדי לסחור בהן. סמוך לאילת היה הטנדר מעורב בת"ד שבה נפגע הולך רגל. בפוליסה הייתה הגבלה לפיה השימוש ברכב יעשה למטרות

חברתיות ופרטיות ולא למטרות עסקיות. מה דינו של ההיתר הראשוני, כלומר האם במקרה זה, עדיין נחשב שמעון כנוהג בהיתר שמשמעותו שגם ראובן הבעלים אחראי לפצות את הולך הרגל שנפגע? (היו 2 הגבלות והוא פעל בניגוד לשניהם).

### תאונה מעורבת

עד עכשיו דיברנו במקרה של ת"ד שבה היה מעורב רכב אחד. וההגדרה של רכב מעורב – אותו כלי רכב שנעשה בו שימוש מוכר ושיש קשר סיבתי בין השימוש המוכר ובין הפגיעה באותו אדם שנפגע בתאונה. אם אכן כך המצב יש לנו ת"ד. והתביעה של הנפגע (נוסע או הולך רגל) – תמיד תהיה כנגד הנהג המעורב בתאונה – הוא האחראי. (הוספנו שיכול להיות אחראי גם הבעלים או המתיר).

אבל קיימת אפשרות שיותר מרכב אחד מעורב בתאונה.

אם רק רכב אחד מעורב – זוהי תאונה רגילה.

אם יותר מרכב אחד מעורב בתאונה – אנו קוראים לזה "תאונה מעורבת".

### לצורך פשטות נדבר על 2 רכבים, אבל כמובן שזה נכון גם ליותר מכך.

והשאלה: מי הם הנתבעים "הנכונים" כאשר מדובר בתאונה מעורבת?

גם בתאונה מעורבת יכול להיות שהנפגע הוא אחד מ- 3 אפשרויות:

1. נהג של אחד הרכבים.
2. נוסע של אחד הרכבים.
3. הולך רגל. [הכלל הוא: שהולך רגל זה על דרך השלילה. כלומר מי שאינו נחשב כנוהג או נוסע של אחד הרכבים – הוא הולך רגל].

הסעיף שדן בחייבים בתאונה מעורבת נמצא **בסעיף 3 לחוק הפיצויים**:

3. תאונה שבה מעורבים מספר כלי רכב [תיקון: תשמ"ה]

(א) בתאונת דרכים שבה היו מעורבים מספר כלי רכב, תחול על כל נוהג האחראי לנזקי הגוף של מי שנסע בכלי הרכב שלו.

(ב) נפגע אדם מחוץ לכלי הרכב בתאונת דרכים שבה היו מעורבים מספר כלי רכב, יהיו הנוהגים חייבים כלפיו יחד ולחוד; בינם לבין עצמם ישאו בנטל החיוב בחלקים שווים. לענין חלוקת החבות בין הנוהגים לפי סעיף קטן זה, רואים כלי רכב כמעורב בתאונת דרכים אם בעת התאונה היה מגע בינו לבין כלי רכב אחר או בינו לבין הנפגע.

במילים אחרות: מבחינתו של הנוסע, אין מבחינת חוק הפיצויים שום משמעות לעובדה שהוא נפגע בתאונה מעורבת, משום שהדין לגביו הוא אותו דין – הוא תובע את נוהג הרכב וכמובן את הבעלים מתיר השימוש ואת חברת הביטוח של הרכב בו הוא נסע. (סעיף 3(א)).

שונה המצב לגבי הולך רגל – **סעיף 3(ב)** רישא קובע – שהוא יכול לתבוע את כל הנהגים המעורבים בתאונה – "יחד ולחוד".

### **נהג שנפגע בתאונה מעורבת**

סעיף 3 לא מתייחס לנהג שנפגע בתאונה מעורבת, אבל הפסיקה השלימה זאת בפס"ד בן איון נ' חסונה.

ע"א 599/80 בן איון נ' חסונה.

נקבע: כי דינו של הנהג בתאונה מעורבת נשאר כדינו בתאונה רגילה, והוא יכול לתבוע רק את המבטח שלו בביטוח אישי (חברת הביטוח).

א"כ אנו רואים שהמשמעות של תאונה מעורבת רלוונטית לעניין הולך רגל שיש לו אפשרות לתבוע את כולם "יחד ולחוד".

ונשאלת השאלה: האם בתאונה מעורבת שהולך רגל נפגע ונניח כי לרכב א' היה כיסוי ביטוחי, ולרכב ב' לא היה כיסוי ביטוחי. האם יכול הולך רגל לתבוע את קרנית?

התשובה: לא. מכיון שקרנית זה סוג חבות שנקראת "חבות שיורית". היא נכנסת לתמונה רק כשאין חברת ביטוח שתשלם. מספיק שיש חברת ביטוח אחת בתמונה כדי שלא תתבע את קרנית.

והשאלה: מה יהיה הדין לו יתברר שלשני הרכבים בתאונה אין כיסוי ביטוחי?

תשובה: במקרה זה הוא זכאי לתבוע את קרנית.

### **כיצד מחליטים מהו מעמדו של הנפגע**

#### נתחיל בנהג

אין הכרח שהנהג יימצא בעת קרות התאונה בתוך הרכב, בוודאי הוא לא חייב לנהוג בו. יכול להיות שהנהג יבצע פעולות מסוימות שישאירו אותו עדיין במסגרת הנהג ואם ייפגע ייחשב כנהג כנפגע.

למשל: אם הוא יורד מהרכב הוא עדיין ממשיך להיות הנהג, עד שהוא גומר לבצע את פעולת הירידה.

וכן תיקוני דרך – כאשר הנהג יורד לבצע תיקוני דרך הוא ממשיך להיחשב כנהג. ולכן אם הוא נפגע ע"י רכב אחר דינו כנהג.

פס"ד חשוב שקבע את ההלכה הזו – מדינת ישראל נ' אלרהב.

ע"א 554/89 מדינת ישראל נ' אלרהב.

מדובר באדם שעצר את רכבו הצבאי בשל תקלה – התחממות יתר. הוא פתח את מכסה המנוע ופתח את פקק הרדיאטור וקפצו המים החמים וכדי להימנע מהפגיעה הוא קפץ אחורנית, ורכב שחלף במקום פגע בו.

והשאלה שנדונה: איזה רכב נחשב מעורב בתאונה?

המכונת שנסעה ופגעה היא וודאי מעורבת בתאונה. יש קשר סיבתי. ולכן ברור שהיא מעורבת בתאונה.

והשאלה מה בקשר למשאית הצבאית שהוא עסק בתיקונה, האם גם היא מעורבת בתאונה ואז יש לנו "תאונה מעורבת", או שמדובר בתאונה רגילה.

אומר ביהמ"ש: גם כשהוא יורד מהרכב ועושה שימוש – תיקון דרך – שלא ע"י בעל מקצוע, מתקיים קש"ס לתאונה – כי תיקון דרך כולל את הסיכון שהוא יתקרב לצד הכביש ורכב חולף יפגע בו ולכן גם המשאית מעורבת בתאונה.

והשאלה: מה דינו של אותו חייל?

והתשובה: שהוא ממשיך להיות נוהג גם כשהוא יורד מהרכב ומתקן אותו. וא"כ המסקנה - שהוא יתבע רק את חברת הביטוח של המשאית.

ביהמ"ש אימץ גישה מאוד מרחיבה לעניין התיקון. ולא רק שהוא מתקן בפועל אלא גם אם התיקון נעשה ע"י אחרים והוא עומד וצופה בתיקון.

למשל ע"א 3956/97 **חברת הביטוח הלאומית נ' סולימן מוחמד**.

אדם נהג ברכבו והייתה תקלה חשמלית. הוא עצר את הרכב ואחד הנוסעים הלך לחפש חשמלאי, וכשהגיע החשמלאי עמד הנוהג (ולא היה ברור אם עמד רק לצפות או שהוא התכוון להיכנס לתא הנהג לראות אם צריך להפעיל את הסטרטר). ותוך כדי כך רכב חולף פגע בו.

אומר ביהמ"ש: לא משנה מה הוא התכוון לעשות, בכל מקרה עדיין הוא נמצא בתמונה ולכן זה תאונה מעורבת. (אם החשמלאי היה נפגע מהרכב החולף זה ייחשב תאונה רגילה ולא מעורבת).

#### לגבי נוסע

מה דינו של נוסע שבעת קרות התאונה היה מחוץ לרכב?

יש 2 גישות (רבלין ואנגלרד);

רבלין: צריך להחיל את אותה פסיקה לעניין הנוהג גם לגבי הנוסע. ופירוש הדבר שאדם שהיה נוסע ימשיך להיחשב כנוסע גם כאשר יורד מהרכב. (כולל כמה צעדים ראשונים שמייצבים את ההליכה. וכן ייחשב כנוסע גם אם הוא מתקן את הרכב).

אנגלרד: מבחן אחר – כל עוד יש קשר פיזי בין הנוסע לרכב, הוא ייחשב בגדר נוסע. משנותק הקשר הפיזי הוא יהפוך להיות הולך רגל. (וכמובן שאם תוך כדי הפעולות הוא נוגע ברכב זה לא יהפוך אותו לנוסע).

אין פסיקה בעניין.

#### ננסה לנתח את החומר שלמדנו לגבי רכב שחונה במקום מותר.

שאלה: נניח והרכב חונה במקום מותר והולך רגל או רוכב אופניים פוגעים ברכב ונפגעים בגין כך, האם זה תאונת דרכים?

תשובה: זה לא ת"ד, כיון שחניה במקום מותר זה לא שימוש מוכר.

לעומ"ז ברכב שחנה במקום אסור, זה ת"ד רגילה. ודינם כדין הולך רגל שנפגע בת"ד.

שאלה: רכב שחונה במקום מותר ויש בו אנשים. ורכב נוסע מתנגש ברכב החונה ואדם שיושב ברכב נפגע, האם מדובר בתאונת דרכים רגילה או מעורבת?

תשובה: יש לנו 2 רכבים בזירת הפעולה. הרכב שנסע הוא כמובן מעורב בתאונה ויש קש"ס. החניה במקום מותר זה לא שימוש מוכר ולכן זה תאונה רגילה – כמו שהולך רגל נפגע.

לעומ"ז לו היה חונה הרכב במקום אסור זה היה תאונה מעורבת, כיון שזה שימוש מוכר, וא"כ יש לנו כאן 2 רכבים ומעמדו של היושב ברכב הוא כשל נוסע, והוא צריך לתבוע את הנהג של הרכב החונה (שבו הוא יושב).

### נטל החיוב בתאונה מעורבת

נשאלת השאלה: לעניין החלוקה הפנימית של החבות בין הרכבים המעורבים בתאונה. (מדברים רק במקרה של הולך רגל בלבד כי רק הוא יכול לתבוע). האם הוא יתבע את כולם וביהמ"ש יחלק ביניהם את חבות הפיצויים, או שיתבע אחד ואח"כ הם יתחלקו ביניהם?  
והתשובה: "בינם לבין עצמם ישאו בנטל החיוב בחלקים שווים". (סעיף 3(ב) לחוק הפיצויים).

**אלא שסעיף 3(ב) סיפא** – יוצר סיבוך, כיוון שהוא קובע קריטריונים לעניין (החזרה) ההשתתפות בין הנוהגים, מתי רכב נחשב כמעורב בתאונה.  
למה יש סיבוך?

משום שהמחוקק קבע מבחן שונה לגבי השאלה איזה רכב מעורב בתאונה לעניין זכות החזרה והמבחן אומר בסיפא של **סעיף 3(ב)**;

"לענין חלוקת החבות בין הנוהגים לפי סעיף קטן זה, רואים כלי רכב כמעורב בתאונת דרכים אם בעת התאונה היה מגע בינו לבין כלי רכב אחר או בינו לבין הנפגע".

כלומר מבחן המגע הפיזי – אם היה מגע בין הרכב המעורב לרכב השני או לנפגע.

ולכן הואיל ומדובר כאן בשתי הגדרות שונות יכולים להיווצר בעיות. מצד אחד, לענין הנפגע זה ייחשב תאונה מעורבת והוא יוכל לתבוע את כל אחד מהרכבים כיון שהוא עונה על רכב מעורב מבחינת הנפגע. ומצד שני, לענין החזרה זה לא ייחשב תאונה מעורבת.

### 3 דוגמאות

א' עוצר בפתאומיות ליד מעבר חציה כדי לאפשר להולך רגל לחצות כביש, רכב ב' בא מאחור במהירות לא מספיק לעצור ומתנגש מאחור ברכב א' ודוחף את רכב א' – שפוגע בהולך רגל שחוצה את הכביש.

מבחינת הנפגע – יש 2 רכבים מעורבים (יש קש"ס בין הדחיפה של רכב א' לתאונה). ולכן הוא רשאי לתבוע את שניהם יחד ולחוד.

לענין חזרה – (חלוקת החבות בין הרכבים), אין בעיה – כיון שהרכבים נגעו אחד בשני ולכן זה נחשב כתאונה מעורבת לענין החזרה ביניהם.

1. עובר אורח מזדמן במקום שבו רכב נתקע והוא עוזר לתקן את הרכב ולצורך התיקון נניח הוא צריך ללכת לתא המטען ותוך כדי כך פוגע בו רכב חולף.

מבחינת הנפגע – יש תאונה מעורבת, הרכב החולף קשור בתאונה יש קש"ס, וגם לרכב החונה יש קש"ס בין הפגיעה ובין השימוש, ולכן גם הרכב השני מעורב בתאונה ולכן הוא יכול לתבוע את שניהם.

לגבי החזרה – אם הנפגע תובע את הרכב החולף – הרכב החולף לא יכול לחזור בתביעת השבה לרכב החונה, מכיון שהרכב החונה לא נגע לא ברכב ולא בנפגע. ואם התביעה תהיה כנגד הרכב שתוקן (החונה), הוא יוכל לחזור ולתבוע את כל ה- 100% פיצויים מהרכב החולף.



2. דוגמא זהה לדוגמא השניה – אבל מה שקרה שתוך כדי העזרה הוא הלך לאחורי הרכב ותוך כדי חלף במהירות רכב ומכוח הבהלה הוא נפל ונחבל כולו (מחמת בהלה). אך הרכב החולף לא נגע בו.

מצד ההולך רגל – הרכב שחלף שהבהיל אותו למרות שלא נגע בו זה לא חשוב, כי יש קש"ס בין הרכב החולף לבין הנזק, ולכן מבחינתנו זה תאונת דרכים. ורשאי לתבוע את 2 הרכבים יחד ולחוד.

ובאשר ליכולת החזרה – לגבי הרכבים – החונה והחולף – לא התקיים אף אחת מ-2 הדרישות, לא נוצר מגע בין הרכבים ולא עם הנפגע.

מה שיוצא שאין לנו תאונה מעורבת, ויש לנו כאן לקונה.

פרופ' אנגלרד אומר: הפתרון המוצע הוא להתייחס אליהם באופן שווה.

שיעור 11 – 6.1.03

הנהג כנפגע

השאלה: מי צריך לפצות את הנהוג שנפגע?

התשובה: אם יש לו כיסוי ביטוחי – המבטח בביטוח אישי (חברת הביטוח). בפקודת הביטוח מצבו של הנהוג כדין כל נפגע אחר.

והשאלה מה קורה כאשר לנהוג אין כיסוי ביטוחי?

בפס"ד **בן אינו נ' חסונה** אמר ביהמ"ש: "נסחפה שדהו" – זה בעיה שלו.

נעשו ניסיונות למצוא פתרון לנהוג שנפגע ואין כיסוי ביטוחי – ולא צלחו.

הניסיון הראשון: היה במקרה של תאונה רגילה שרק הנהוג נפגע ולא צד ג' ואין כיסוי ביטוחי. והעו"ד ניסה לטעון שקרנית צריכה לשלם והניסיון לא צלח.

כדי שקרנית תשלם על פי סעיף 12(א) **לחוק הפיצויים** צריך להתקיים 2 תנאים:

1. הנהג זכאי לפיצויים לפי חוק הפיצויים.

2. שאין מבטח שיכול לשלם.

ונשאלת השאלה האם נהוג כזה זכאי לפיצויים לפי חוק הפיצויים?

העו"ד טען שכן, וזה מכוח סעיף 2(א) שקובע:

"המשתמש ברכב מנועי (להלן - הנהוג) חייב לפצות את הנפגע על נזק גוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבה מעורב הרכב".

הוא ניסה לעשות פיצול, שהנהוג עצמו אחראי לפצות את עצמו בתור נפגע.

אומר ביהמ"ש: אדם לא יכול לתבוע את עצמו וגם לא לפצות את עצמו ולכן אי אפשר ליצור מבנה שהנהוג חייב לפצות את הנפגע – הנהוג.

הניסיון השני: בתאונה מעורבת זה מה שהיה בפס"ד **בן אינו** ושוב לא היה ביטוח.

והתובע (הנהג ללא כיסוי ביטוחי) טען - שהנהוג ברכב השני חייב לפצות אותו.

ביהמ"ש: לא קיבל את הטענה. כי בסעיף 3(א) נאמר: "תחול על כל נהוג האחריות לנזקי הגוף של מי שנסע בכלי הרכב שלו".

וא"כ היות ואין לך כיסוי ביטוחי אתה לא יכול לפצות את עצמך. ולא לתבוע את הפוליסה של הרכב השני. אבל הוא יכול לתבוע את הנהג השני לפי פקודת הנזיקין (כמובן אם יש "אשם" לנהג השני) כי אין לו את "ייחוד העילה".

הניסיון השלישי: ע"א 360/80 **מיכון למטע נ' קרנית**.

האירוע: מעביד נתן לעובד לנהוג ברכב ומסתבר שלרכב לא היה כיסוי ביטוחי והעובד נפגע והוא תבע את הבעלים "מתיר השימוש" – לפי סעיף 2(ב) לחוק הפיצויים שקובע שמי שאחראי הוא גם הבעלים או המחזיק מתיר השימוש.

ביהמ"ש – דחה את הטענה הזו משום שהאחריות של מתיר השימוש היא מעין אחריות שילוחית – היא מותנית בכך שהנהוג אחראי. אם הנהוג אחראי אז מי שהתיר את השימוש אחראי גם הוא.

ולכן קבע ביהמ"ש: שהנהוג איננו זכאי לתבוע את הבעלים מתיר השימוש לפי חוק הפיצויים. (לא את מתיר השימוש, לא את הנהוג ולא את קרנית).

באותו פס"ד ביהמ"ש אמר שבסיטואציה כזו בעובד שעושה את דבר המעביד ומתברר שאין כיסוי ביטוחי, זה דבר שקשה לסבול וראוי שהמחוקק ייתן את דעתו.

ואכן המחוקק חוקק את **סעיף 7א. לחוק הפיצויים** – שקובע:

"...מי שנפגע כשנהג ברכב בהיתר מאת בעליו או מאת המחזיק בו, ללא ביטוח לפי פקודת הביטוח, או כשהביטוח אינו מכסה את שימושו ברכב, והוא לא ידע על כך ובנסיבות הענין גם לא היה סביר שיידע, יהא זכאי לתבוע פיצויים מן הקרן..."

**סעיף 7א.** – הוא חריג לכלל שלפיו נוהג חסר כיסוי ביטוחי אין לו זכות לפיצוי מכוח חוק הפיצויים. אבל הוא קובע 2 תנאים מאוד מצומצמים שרק אם הם מתקיימים במצטבר רק במקרה כזה זכאי הנוהג לפיצוי.

נטל הפיצוי – הוא רק על קרנית. אבל כאן קרנית פועלת בשונה ממסגרת **סעיף 12א** ששם היא פועלת מכוח "חבותה השירותית" – כלומר היא נכנסת לפעולה רק באדם שזכאי לפי חוק הפיצויים ואין מי שישלם. ואילו כאן קרנית תשלם במסגרת "חבותה הראשונית הבלעדית" – כי היא היחידה שצריכה לשלם – וזאת בגלל חובה חדשה – סטטוטורית. (גם בסעיף 7ב) פוגשים את חבותה הראשונית של קרנית).

בהנחה שלא חל החריג הזה – ברוב רובם של המקרים הנוהג לא יהיה זכאי לפיצויים לפי חוק הפיצויים. וממילא עיקרון ייחוד העילה לא תופס לגביו. ומשמעות הדבר שיכול לתבוע לפי פקודת הנזיקין. וגם בהפרת חוזה.

דוגמא אחת שנתנו היא בתאונה מעורבת – שאפשר לתבוע בנזיקין אם יוכיח שהתאונה אירעה בגלל מהמורה בכביש – ואם לנוהג אין כיסוי ביטוחי ביכולתו לתבוע את העירייה, מע"צ או כביש אגרה.

וכן במקרה ואדם נתן למישהו את הרכב ללא כיסוי ביטוחי ואירעה תאונה, הנהג יתבע אותו ברשלנות לפי פקודת הנזיקין – שהבעלים נתן לו את הרכב ללא כיסוי ביטוחי.

ככל שמדובר בנזיקין יש גם רשלנות תורמת ואכן בפס"ד **מיכון למטע נ' קרנית** בימ"ש חלק את התביעה בין הצדדים 70% על המעביד ו- 30% על העובד.

### החריג – סעיף 7א.

במקרה של נוהג ברכב כאשר הבעלים מתיר לו לנהוג כשאין כיסוי ביטוחי, כדי שיחול החריג וקרנית תשלם צריך שיחולו התנאים במצטבר:

1. שלא ידע על כך – תנאי סובייקטיבי – שאותו נוהג לא ידע שאין כיסוי ביטוחי.
2. לא היה עליו לדעת – תנאי אובייקטיבי – לדעת פרופ' אנגלרד – בוחנים אותו לפי מבחני הרשלנות.

התוצאה: יכולים להיות סיטואציות שבהן למרות שהנוהג נהג בהיתר ולא ביקש לראות את הפוליסה, בכל זאת יאמרו שהוא היה במתחם הסבירות. ולא היה עליו לדעת. והכוונה – היא ליחסי עובד ומעביד.

בפס"ד רע"א 2853/96 **קרנית נ' פרח**

יש אמרת אגב של הש' חשין – שלא נדרש מעובד לפשפש בכיסו של מעבידו ולנסות לברר אם מונחת בו פוליסת ביטוח.

ואמנם אין פסיקה ענפה בנושא. יש פס"ד של ערכאות נמוכות אבל נראה שזה הקו, ככל שמדובר ביחסי עובד ומעביד (או בסוג יחסים כאלה) – לא נדרוש להעמיד כל מיני תנאים.

## לגבי בן - אב

ביהמ"ש העליון לא טרח לדבר על זה ממש, אבל אמר שיכול להיות גם סוג יחסים אחרים.  
רע"א 6825/01 עופר שלום נ' שריקי.

באותו מקרה אדם היה נותן את האופנוע שלו לחבר'ה, ואחד קרתה לו תאונה והתברר שאין לו כיסוי ביטוחי. בגלל שהכיסוי הוא רק לבעלים. והוא טען לחריג סעיף 7א. שקרנית תשלם.

אמר ביהמ"ש: הסעיף פורש בפסיקת ביהמ"ש כחל על מצבים שבאים על רקע קרבה מיוחדת בין מי שנפגע כשנהג ברכב בהיתר לבין מתיר השימוש. זה המצב במסגרת יחסי עובד ומעביד - שלא סביר שהעובד יבקש מהמעביד לראות כל פעם את הפוליסה לפני שהוא ינהג ברכב. אבל במקרה הנדון לא חל החריג הזה כי יחסי הקרבה לא היו מספיק חזקים ע"מ שיחול החריג.

ולכן ייתכן שיחסי אב-בן, ייחשבו ליחסים מספיק קרובים ע"מ שנחיל את החריג - סעיף 7א. לחוק הפיצויים.  
אין בעניין הזה עדיין הלכה.

## החריג השני - "הלכת גולדמן". (יציר הפסיקה).

רע"א 91/82 גולדמן נ' הסנה.

מדובר בשני חברי מושב - גולדמן ובן יעקב - שיצאו לאסוף חציר בשדה. לשם כך נטלו טרקטור השייך למושב, המשמש את החברים, כשאל הטרקטור מחוברת באמצעות יצול עגלה. משהגיעו השניים לשדה, ירדו מהטרקטור, אשר המשיך לנוע ולהתקדם בנסיעה אוטומטית, שנקבעה בעזרת מכשור המותקן בטרקטור. מהירות הנסיעה הייתה איטית מאד, כ- 4-5 קמ"ש. ההתקדמות הייתה כללית במסלול ישר, אולם מדי פעם, לפי הצורך, עלה אחד מהשניים, לסירוגין, על הטרקטור וכיוונו. בדרך זו התפנו גולדמן ובן-יעקב לעסוק בעבודת האסיף. בגמר העבודה יצאו השניים בדרכם חזרה למושב. גולדמן ישב על הטרקטור ונהג בו, בשלב מסוים כשעמדו להתחלף, גולדמן נפל ונהרג. לגולדמן לא היה רשיון נהיגה ואילו לבן יעקב היה רשיון.

והבעיה: שאם אין רשיון, אין בכלל כיסוי ביטוחי.

ובימ"ש אמר: הואיל ולא ידוע מי הנהג - זה נהיגה במשותף. והואיל וכך גם בן יעקב נהג ולכן התלויים של גולדמן בעצם תובעים את בן יעקב כנוהג, ולו יש ביטוח אז חברת הביטוח תשלם.

משמעות ההלכה - שאם קובעים שמדובר בנוהגים במשותף - אפשר לומר גם נוהג חסר ביטוח, יקבל פיצויים מכוח הנהג האחר - לא בגלל ביטוח אישי אלא בגלל ביטוח אחריות.

פרופ' אנגלרד - מבקר את הבסיס המשפטי של ההלכה. כי התוצאה שלמרות שגולדמן נוהג הוא מקבל פיצוי במסגרת ביטוח אחריות. ואיך ייתכן שנוהג יקבל ביטוח כזה? וזה טעות משום שנוהגים במשותף, פירושו, שאם צד ג' נפגע, הוא יכול לתבוע מכוח שני הנהגים. ולכן אם נפגע הולך רגל או נוסע זה היה בסדר שיתבע את הנהג עם הכיסוי ביטוחי. אבל לא כאשר מדובר בנוהג במשותף.

א"כ "הלכת גולדמן" הופכת את אחד הנהגים לכאילו נוסע.

הבעיה: בגלל החריגות של ההלכה מאז ועד היום היא לא יושמה ואין שום סיבה שלא ניישם אותה במקרים מיוחדים.

מתי נחליט שמדובר בנוהגים במשותף?

באותם סיטואציות שמישהו מתערב בנהיגה יכול להיות שייראו את זה כנהגים במשותף.

כעקרון נהג ללא כיסוי ביטוחי אין לו פיצוי למעט **סעיף 7א**. – שנהג בהיתר מהבעלים ואין כיסוי ביטוחי. (ואז צריך לעמוד ב- 2 מבחנים – שלא ידע ולא היה עליו לדעת – כנראה הוא מבחן הסבירות – תלוי בנסיבות המקרה, וביהמ"ש יקל במקרים קרובים ומיוחדים כמו יחסי עובד ומעביד).

והחריג השני "הלכת גולדמן" בנהיגה במשותף – יכול חסר הביטוח לתבוע את הנוהג האחר שיש לו כיסוי ביטוחי.

### קיומו של ביטוח חלקי

העדר כיסוי ביטוחי יכול להיות מ- 2 סיבות:

1. אין כיסוי ביטוחי בכלל או שלא חידשו את הפוליסה.
  2. שיש ביטוח אך יש תנאים בפוליסה שיוצרים מצב שהנהיגה המסוימת אין לה כיסוי ביטוחי. (למשל נהיגה ללא רשיון בר תוקף).
- לגבי הנוהג אם אין כיסוי ביטוחי באחת מ- 2 החלופות אין מי שישלם לו לפי חוק הפיצויים. לעומ"ז לצד ג' קרנית תשלם.

### ביטוח חלקי – (הגבלות ותניות בפוליסה).

מה היה המצב עובר לחוק הפיצויים?

השאלה רלוונטית רק לביטוח אחריות. כי רק ביטוח אחריות היה חובה ואילו ביטוח אישי היה וולונטרי.

פקודת ביטוח רכב מנועי עסקה בביטוח אחריות.

בעבר (לפני חוק הפיצויים) הגישה הייתה שביטוח אחריות נשלט ע"י חופש החוזים. ומשמעו, הצדדים – בעל הרכב וחברת הביטוח – רשאים לקבוע מה הם רוצים שיהיה תוכן הפוליסה. ואם קבעו שתוכן הפוליסה יהיה כזה שיהיו בו תנאים והגבלות אז זה התוכן. ואם קרתה תאונה חברת הביטוח צריכה לשלם רק לפי תנאי הפוליסה. ולכן בעבר אם היה כתוב שהפוליסה מכסה רק אם נהג ברשיון בר תוקף, והוא לא נהג כך, ונפגע הולך רגל חברת הביטוח לא הייתה משלמת.

ונשאלת השאלה: מה הדין לאחר חקיקת חוק הפיצויים?

בימ"ש קבע – שגם היום שולט עקרון חופש החוזים וגם היום בעל המכונת וחברת הביטוח יכולים להחליט על פרמיה נמוכה ולשם כך לעשות התנאות בפוליסה, שרק הוא ינהג או רק נהג מעל גיל X עם וותק שנה.

וכשהיה אירוע חברת הביטוח תשלם בהתאם לפוליסה. ככלל נשאר ההסדר אותו דבר.

ממה למד ביהמ"ש שלא לשנות את ההסדר?

מהעובדה שבחוק הפיצויים יש די סעיפים שמתייחסים לסיטואציה, לא רק שאין ביטוח אלא גם ביטוח חלקי.

למשל **סעיף 57(5)** "מי שנהג ברכב ללא ביטוח לפי פקודת הביטוח, או כשהביטוח שהיה לו לא כיסה את שימושו ברכב";

כלומר מודעים לעניין שיש ביטוח אבל לא מכסה את השימוש הספציפי בגלל ההגבלה, וזה מעמיד בסיכון כל נהג.

[לכן כשאתם מקבלים רכב ממישהו אחר שנתן לכם בהיתר, לא מספיק לשאול אם יש פוליסת ביטוח – יש לבדוק בתוך הפוליסה אם יש הגבלות שאתה הנהג לא מכוסה].

ביהמ"ש והמחוקק ערים לכך שמצבו היום של הנוהג הוא הגרוע מכולם אם אין כיסוי ביטוחי.

ולכן יש כמה דרכים ע"י החוק וע"י הפסיקה שבאים לעזרה לנוהג הנפגע.

ואנחנו צריכים להתמודד ולהדוף את טענת חברת הביטוח.

הסעיפים הראשונים הם סעיפים 14 - 15 לפקודת ביטוח רכב מנועי - המתייחסים ל"תנאים והגבלות שאין להם תוקף כלפי צד שלישי".

והרעיון היה כזה אתם יכולים לעשות איזה ביטוח שאתם רוצים ולחסוך פרמיה, אבל אי אפשר לצמצם את הביטוח כלפי צד ג'. כי סעיפים 14-15 הם חובה.

המשמעות שגם אם יש הגבלה בפוליסה ונפגע צד ג', חברת הביטוח מנועה מלטעון שהיא לא תשלם - והיא חייבת לשלם. ויכולה לחזור בתביעה על בעל הפוליסה.

אותו סעיף שחברת הביטוח יכולה לחזור למבוטח הוא נמחק. כלומר כלפי צד ג' היא משלמת אבל לא יכולה לחזור למבטח.

#### סעיף 14 - תנאים שאין להם תוקף כלפי צד שלישי.

(א) "תנאי בפוליסה שהוצאה לפי סעיף 3 האומר, שאם לאחר המקרה המשמש עילה לתביעה על פי הפוליסה ייעשה או לא ייעשה דבר פלוני כמפורש בתנאי, לא תנבע מן הפוליסה שום חבות או שתחדל חבות שנבעה ממנה - אין לו תוקף לגבי תביעות בשל חבות טעונת ביטוח".

#### דוגמאות

יש פוליסות שכתוב בהן שבעל הפוליסה חייב להודיע לסוכן הביטוח שקרתה תאונה ואם לא הם לא ישלמו. ואם הוא לא הודיע על תאונה או הודיע לאחר הזמן - היא לא תוכל לומר - אם הנפגע צד ג' - שהיא לא תשלם.

וכן אם יש תנאי בפוליסה האוסר על הנהג המעורב לתת הודאה שהוא אשם בתאונה, כי אז הוא חוסם אותה מלתבוע. ואם הנוהג עבר על התנאי הזה, זה לא תופס כלפי צד ג'.

#### סעיף 15 - הגבלות שאין להן תוקף כלפי צד שלישי.

"מקום שהוצאה פוליסה לפי סעיף 3, לא יהיה תוקף, לגבי חבות טעונת ביטוח, לשום דבר בפוליסה הבא להגביל את ביטוחם של המבוטחים בה על סמך אחת הנסיבות האלה:

(1) הגיל או המצב הגופני או הנפשי של הנוהגים ברכב או משך היותם בעלי רשיון.

(2) מצב הרכב;

(3) מספר האנשים המוסעים ברכב;

(4) משקלם וטיבם הפיסי של הטובין המובלים ברכב;

(5) הזמנים והשטחים שבהם משתמשים ברכב;

(6) כוחות-הסוס של הרכב או שוויו;

(7) מכשיר מיוחד המובל ברכב;

(8) מציאותם של סימני זיהוי מיוחדים על הרכב, שאינם סימני הזיהוי שמציאותם חובה לפי פקודה זו או לפי פקודת התעבורה".

יש שורה של הגבלות שאם מופיעות בפוליסה הם לא תופסות כלפי צד ג'. למשל: הגיל או מצב גופני או משך היותם בעלי רשיון, ואם נהג צעיר עם רשיון חדש שלגביו אין פוליסה - לגבי צד ג' - לא יכולים לטעון שאין פוליסה.

שאלה: האם היום לאחר חקיקת חוק הפיצויים שמתייחסים לא רק לנוסעים אלא גם לנוהג. האם גם לגבי הנוהג – הנפגע חברת הביטוח מנועה לטעון את ההגבלות?

אפשר לומר שכותרת הסעיף מדברת רק כלפי צד ג'. מצד שני יש סעיף בפקודת רכב מנועי שאומר שדין נהג שנפגע כדין הולך רגל.

ואכן יש 2 דעות בעניין;

דעת פרופ' אנגלרד – שלדעתו הסעיפים חלים גם על נוהג שנפגע.

ויש דעה לפיה המצב נשאר אותו מצב וסעיפים 14-15 חלים רק לגבי נפגע צד ג' ולא נוסע.

אין הכרעה בשאלה. ובאחד מפס"ד החדשים הוזכרה הסוגיה וביהמ"ש השאיר את זה בצ"ע.

לסיכום: כשבאים לבדוק תנאים ומגבלות בפוליסה – יש לבדוק אם זה נופל בסעיפים 14-15, אם זה צד ג', זה לא חל לגביו. ואם בנוהג צריך להזכיר את 2 הדעות.

הדרך השניה היא לקבוע שההגבלה נוגדת את תקנת הציבור ודינה - בטלה.

ביהמ"ש המחוזי קבע לאחרונה שאותה הוראה שקובעת שהרכב יכול לשמש רק לעיסוקו של בעל הפוליסה ולא לעיסוקו של נוהג אחר היא נוגדת את תקנת הציבור.

א"כ זהו מקרה של ביטול תנאי הנוגד את תקנת הציבור.

צעד מרחיק לכת נעשה בפס"ד אשור נ' מגדל (פס"ד חשוב: "הלכת אשור").

שבו נפסלה קטגוריה שלמה של הוראות בפוליסה בטענה שהן נוגדות את תקנת הציבור.

באותו מקרה אדם נהג ברכבו ועלה על מוקש. (כיום זה לא רלוונטי כי זה נפגעי איבה. אז לא היה את ההוראה). וחברת הביטוח טענה שהיא לא צריכה לפצות, כי בפוליסה הייתה הגבלה שנאמר בה שהיא לא מכסה פעולות איבה.

הש' ברק חילק את התנאים בפוליסה ל- 2 סוגים:

1. תנאי בשליטת הנוהג – למשל הצורך ברשיון בר תוקף או אם ההגבלה היא שמותר לנסוע ברכב רק במרכז הארץ.

2. תנאים שאינם בשליטתו של הנוהג – למשל הפוליסה לא מכסה את בני משפחתו או לא מכסה סוג מסוים של בני אדם, או שלא ייפגע בפעולות איבה.

ההגבלות האלה הם נוגדות את תקנת הציבור – ככל שמדובר על הגבלה שהיא בשליטתו של אדם זה בסדר, כי כשהוא נוהג הוא יודע שהוא נוהג עם כיסוי ביטוחי. לעומ"ז אם יש הגבלות שלא תלויות בו אז בעצם מרגע שהוא נכנס לאוטו הוא נוהג ללא כיסוי ביטוחי – כי זה לא בשליטתו.

דוגמא: פס"ד קרנית נ' בניזרי.

מדובר ב- 2 חשמלאים שעבדו במוסך והייתה טענה מי הבעלים כי קרנית שילמה לאותו חשמלאי שהיה מחוץ לרכב ובקשה לחזור בתביעה לנוהג כי הייתה בפוליסה הוראה שאמרה שאסור לטפל ברכב באותו מוסך.

וכאן ביהמ"ש עשה שימוש בהלכת אשור – שזה תנאי בשליטה ולכן התנאי תקף ולכן הפוליסה לא מכסה.

וכאן קרה דבר מעניין – ביהמ"ש העליון טעה בגדול – כי מי שנפגע זה הולך רגל והיו צריכים לפנות לסעיף 15 לפקודת רכב מנועי. ואחת ההגבלות אומרת "הזמנים והשטחים שבהם משתמשים ברכב" – ואין מחלוקת שבהולך רגל חברת הביטוח צריכה לשלם ולא קרנית.

# סימסטר ב



שיעור 12 – 17.2.03

ביטוח חלקי – הנוהג כנפגע

נקלענו למצב שבו קורא ת"ד וחברת הביטוח אומרת שהפוליסה לא תקפה בנסיבות העניין משום שהגבלה מסוימת או תנאי בפוליסה מתקיים. ואז צריך להתמודד עם עובדה שקיימת הגבלה.

והחומרה זה כאשר מדובר בנוהג שנפגע, כי נוסע שנפגע – צד ג', קרנית תשלם. אבל עדיין השאלה קיימת גם כלפי צד ג'. משום שצריך לדעת את מי לתבוע.

הדרך הראשונה: אמרנו, לטעון שההגבלה אין לה תוקף בגלל סעיפים 15-14 לפק' רכב מנועי.

הדרך השניה: לטעון שההגבלה בטלה משום שהיא נוגדת את תקנת הציבור – מכוח הלכת אשור – כאשר ההגבלה לא בשליטת הנוהג. כמו בדוגמא שם, שלא מכסה פעולות איבה.

הדרך השלישית: שבה אפשר לתקוף את התוקף של ההגבלה – וזה על דרך הפרשנות. והכוונה, לתת פרשנות מצמצמת להגבלה.

הדרך שבימ"ש נוקט מתאפיינת לגבי הגבלה שבה אסור להשתמש ברכב – שהביטוח לא תופס בנסיעה בשכר או בתמורה.

ולכן נשאלת השאלה: מתי ההגבלה תופסת ומתי לא?

ביהמ"ש הולך לקראת הנפגע ע"י כך שנותן פרשנות מצמצמת.

פס"ד ע"א 559/91 הפול נ' עיסה.

אדם היה בעל טנדר ונהג בו. הוא עבד במפעל, והיה הסכם בינו לבין בעל המפעל ולפיו כאשר הוא נוסע מהכפר למפעל הוא לוקח פועלות שגרות בכפר ועובדות במפעל, וכן מחזירן הביתה.

עבור ההסדר הזה, הוא קיבל תשלום קבוע חודשי – שאמור היה לכסות את ההוצאות, והוא קיבל את התשלום בלי קשר למס' הנוסעים שנסעו אתו.

באחת הנסיעות קרתה תאונה והוא נהרג וחברת הביטוח טענה שלא צריך לפצות את התלויים, מכיוון שיש תנאי בפוליסה האוסר נסיעות בשכר – והיות ומדובר בשכר אז אין כיסוי.

ביהמ"ש: הסיבה להגבלה כיוון שבנסיעה בשכר יש מוטיבציה לנוהג לשהות שעות רבות בכביש דבר שמגדיל את הסיכוי הסטטיסטי להיפגע בת"ד.

ועוד, שיש לו מוטיבציה לקחת כמה שיותר נוסעים – ואז קיים חשש לתאונות עם יותר נפגעים. ולכן ברכבים של הסעות או מוניות משלמים פוליסה יותר גבוהה.

וא"כ אומר בימ"ש הכוונה לעסק של הסעה.

ונבדוק אם האלמנטים האלה קיימים כאן: לא היה לו מוטיבציה לעשות קילומטרז' וגם מבחינת הנוסעים לא היה לו שום מוטיבציה לקחת כמה שיותר נוסעים, כי הוא קיבל תשלום גלובלי שנוסף לו למשכורת.

ולכן רואים בפס"ד פירוש מצמצם.

מכאן עולה שאם נניח יוצאת קבוצת חברים ברכב של אחד החברים ומסכמים שכולם מתחלקים בדלק וקריתה תאונה, האם חב' הביטוח תוכל לטעון שהיא לא צריכה לפצות בגלל שזה שכר?

לאור פס"ד הזה היא לא תוכל לטעון, כי זה החזר הוצאות.

פס"ד נוסף עם נטייה לצמצם.

ע"א 188/84 צור נ' חדד, פ"ד מ(3) 1.

מדובר באדם תושב ב"ש שקנה רכב חדש והרכב הגיע לת"א והוא שכר בתשלום שירות של נהג שהיה אמור להוביל את הרכב מת"א לב"ש וקריתה תאונה – והרכב נפגע (לא האדם), נזקי רכוש.

אבל ההלכה שנקבעה שם יפה לנו – כי גם במקרה זה, חברת הביטוח סירבה לשלם כי היה תנאי שבנסיעה בתמורה לא יחול ביטוח.

ובימ"ש חייב לשלם – משום שהוא פירש בצורה מצמצמת – בתמורה ובשכר – הכוונה היא במקרה שבו הנוסעים משלמים לנהג עבור נסיעתם ולא למקרה שהנהג מקבל משכורת כדי להוביל את הרכב.

בימ"ש ער לעובדה שהגבלות מהסוג הזה יכולות לפגוע בזכויות הנפגע שנהג – ולכן יש נטייה לצמצם את ההגבלות שבפוליסה.

אפילו אדם שלוקח יותר נוסעים ממה שמותר לו וזה בהחלט יכול להיות עבירה, אבל אם בפוליסה אין הגבלה אז יש כיסוי ביטוחי.

הפרשנות היא כ"כ מצרה ומסתכלים מה ההגבלות שבפוליסה.

היה מקרה שאדם בן 17 שהיה לו רשיון לאופנוע ולקח נוסע והוא נפגע בתאונה.

בימ"ש ביקש לראות בפוליסה ולא היה כתוב שאסור לקחת נוסע, ולכן הוא חייב את חב' הביטוח.

אם הפוליסה מגבילה 5 נוסעים ולקחת 6 לא חל ביטוח כלל, גם להולך רגל.

## קרנית

חוק הפיצויים נשען על 3 יסודות:

1. אחריות מוחלטת – אין רלוונטיות לעניין האשם.
2. ביטוח אישי חובה – מפצה את הנהג ללא קשר לאשם.
3. קרנית – תפקידה להשלים את התמונה, ולהוסיף את הביטוחים החסרים.

תפקידי קרנית הם 3:

קרנית היא קרן סטטוטורית – גוף שהוקם בחוק – גוף ממשלתי שלא נשלט ע"י חברות ביטוח – אם כי שמקור הכספים בא גם ע"י חברות הביטוח שמפרישות מהפרמיה.

חבותה של קרנית:

1. החבות של קרנית "המשנית" – שיורית.
2. קרנית פועלת במסגרת חבותה הראשונית – בלעדית.
3. קרנית פועלת בתחום השיפוי וההשבה.

### התפקיד הראשון של קרנית

חבותה המשנית – שיורית – משמעות הדבר שהיא באה לסתום חורים.

לשם כך צריך להתקיים 2 תנאים:

1. שהנפגע זכאי לפיצויים לפי חוק הפיצויים.
2. שאין חברת ביטוח בתמונה.  
זה סעיף 12 (א).

התנאי הראשון: שהנפגע יהיה זכאי לפיצויים לפי חוק הפיצויים – פירוש הדבר שקרנית לא מזקיפה זכויות. כלומר מי שלא זכאי לפיצויים לפי חוק הפיצויים – קרנית לא תוכל לעזור לו.

והתנאי השני: פירושו שמה שחשוב לנו – שאין מבטח בתמונה ולא משנה שיש מישהו אחר שחייב לשלם פיצויים ואפילו יש לו כסף.

נניח ונהג נהג ללא כיסוי ביטוחי וצד ג' נפגע (נוסע או הולך רגל). – אין חברת ביטוח בתמונה. העובדה שיש לנו נהג ואפילו אם יש לו הרבה כסף, זה לא יוכל לפטור את קרנית – כי מה שמעניין אותנו זה אם יש חברת ביטוח.  
אבל זה רלוונטי לקרנית שהיא תרצה לחזור לאדם שיש לו כסף.

לעניין הסיבות – מדוע אין מבטח בתמונה – זה רשימה סגורה של 4 נסיבות שמופיעות בסעיפי המשנה של סעיף 12 (א).

2 הנסיבות הראשונות מתייחסות רק לגבי צד ג'.

ו-2 הנסיבות האחרות מתייחסות גם לנוהג הנפגע – כלומר יש מקרים שבהם קרנית תשלם גם לנוהג שנפגע.

### סעיף 12 (א) (1)

(1) הנוהג האחראי לפיצויים אינו ידוע.

ברור שזה מתייחס רק לצד ג' – כמובן מדובר בתאונת פגע וברח, בד"כ זה הולך רגל אבל זה יכול להיות גם נוסע שנפגע – למשל: טרמפיסט נפגע והנהג זורק אותו בצדי הדרך.

אבל במסגרת הזו נכללות תאונות לא רק של פגע וברח, אלא גם של מקרה נוסף והכוונה

למקרה שידוע לנו שהנוהג המעורב בתאונה הוא אחד מקבוצה של נוהגים שלא יודעים מי אותו נהג ומי אותו רכב שפגע.

וזה נבחן בפסיקה בפס"ד - ע"א 502/84 קרנית נ' הורביץ.

מדובר בנמל, שבו עסק אדם בהעמסה של משאיות במוטות ברזל. הוא עמד על גרר של אחת המשאיות והעמיס מוטות. (זה היה לפני התיקון בחוק שטעינה ופריקה לא נכללים בת"ד).

ברגע הראשון הוא כנראה חשב שזה רק תאונת עבודה. ורק אח"כ התברר לו שזה גם ת"ד – והתברר שהוא העמיס 6 משאיות ולא ידע מאיזה משאית הוא נפגע.

בימ"ש פסק שחל במקרה זה הכלל של הנוהג לא ידוע.

אבל לא בכל מקרה קרנית תצטרך לשלם, כאשר לא יודעים מי הנהג אבל יודעים מי בעל הרכב – ואז יש חזקה עובדתית שמי שנהג זה בעל הרכב או למי שהוא התיר לו, ואז ניתן לתבוע גם את בעל הרכב.

היה מקרה שאדם שרכבו פגע באחר, טען שהרכב נגנב, בבימ"ש לא הוכח שהרכב נגנב, ולכן פעלה החזקה כנגדו – שהנהג מי שלא יהיה, נהג בהיתר.

### 3 שאלות תרגול – למקרים של פגע וברח

שאלה: מקרה של פגע וברח, ועדים הצליחו לזהות את המספר.

תשובה: יתבעו את הבעלים ולא את קרנית – מכוח החזקה העובדתית. אתה נהגת או מי שנהג, נהג בהיתר, ואז חברת הביטוח תשלם.

שאלה: היה על הרכב סימן שממנו זיהו את הבעלים – למשל רכב מכבי אש או רכבים של חברות – בזק וכדו', ונניח ויש רכב אחד כזה.

תשובה: אין בעיה, נגיע אל הבעלים ואל חב' הביטוח.

שאלה: אם יש כמה רכבים?

תשובה: אם יש חברת ביטוח אחת לכל הרכבים – אז חברת הביטוח תשלם.

שאלה: אם יש יותר מחברת ביטוח אחת – נניח נגמר לו הפוליסה והחליט להעביר חברת ביטוח – אז לאלה שהסתיים הביטוח הקודם יש חברת ביטוח חדשה, ויש רכבים שעדיין לא הסתיים להם הביטוח של החברה הישנה.

תשובה: זה מקרה שקרנית תשלם, כי חברת הביטוח לא ידועה.

הואיל ומדובר בסמכות שיורית, מה הדין בהולך רגל שנפגע בתאונה מעורבת שאחד מהרכבים פגע וברח, ואחד מהרכבים נמצא בשטח.

תשובה: אם יש לרכב השני חברת ביטוח, הוא יתבע אותה ולא את קרנית.

### סעיף 12(א) (2) – אין לנוהג ביטוח

(2) "אין לנוהג ביטוח לפי פקודת הביטוח או שהביטוח שיש לו אינו מכסה את החבות הנדונה; הוראה זו לא תחול לגבי נפגע שאינו ישראלי אשר נהג ברכב המכוסה בכרטיס ביטוח רכב בין-לאומי לפי הוראות פקודת הביטוח".

זה חל רק לצד ג' – כאן צריך לעשות הבחנה בין מקרה שאין ביטוח כלל שאז הכתובת היא קרנית, לבין אם קיים ביטוח חלקי – שאז נצטרך לבדוק תוקף ההגבלה, ואם נגיע למקרה

שההגבלה לא תופסת, אז חברת הביטוח צריכה לשלם. ואם היא תופסת אז קרנית צריכה לשלם.

במקרים כאלה של הגבלות השאלה מי משלם – זה שאלה לא פשוטה ומה יעשה הנפגע?  
תשובה: יתבע את שניהם לחלופין.

ישנם מקרים: שבימ"ש יגיד להם אתם מסכימים שהנפגע צריך לקבל, אחד ישלם ונמשיך את הדיונים מי ישלם.

וזה כרוך בתנאים מוקדמים הקבועים בתקנון:

יש לחוק הפיצויים גם תקנות, ויש גם תקנון של קרנית. והתקנון הוא הוראה מחייבת שמשמעותה לפני שתובעים את קרנית צריכים לפנות אליה בדרישה שתכיר בחבות ע"י כך ששולחים לה את החומר והיא צריכה להודיע אם היא מכירה בחבות, אם היא לא מכירה נפתחת הדרך לבימ"ש. ואם היא מכירה אז צריך להמשיך לקבוע את גובה הסכום, ואם לא מגיעים לעמק השווה, אז ניתן לפנות לבימ"ש.

אך אם פנו לבימ"ש לפני מיצוי ההליכים – כתב התביעה יימחק.

וזה נקבע בפס"ד - ע"א 36/80 ביתן נ' קרנית.

באותו מקרה הגיש נפגע תביעה כנגד חברת ביטוח, והחב' טענה שהיא לא חייבת לפצות. והנפגע שהוא צד ג' רוצה לצרף גם את קרנית. קרנית טענה שהוא הקדים להגיש את התביעה לפני שנקט בהליכים שקבועים בתקנון.

ובימ"ש פסק שהצדק עם קרנית – התקנות זה לא הוראות רשות, אלא, הוראות מחייבות שפירושן שלפני שמגישים תביעות נגד קרנית צריך לפנות אליה בתכתובת (לעין בבית בתקנון).

והתוצאה שמחקו את כתב התביעה נגד קרנית.

מה הוא יכל לעשות?

אפשרות אחת לעכב את ההליכים ע"מ שיוכל למצות את כל השלבים המקדמיים, ובימ"ש היה נעתר.

אפשרות שניה לא לצרף את קרנית ולהמשיך לנהל את ההליכים נגד חברת הביטוח, אם היא תשלם אין בעיה. ואם בימ"ש ידחה את התביעה, אז הדרך סלולה לעמוד מול קרנית.

סעיף 12(א)(3) – המבטח נמצא בפירוק.

כלומר, יש חברת ביטוח בתמונה, אלא, שהיא "חדלת פירעון" – אין לה כסף לשלם – אלה נסיבות שגם הנוהג הנפגע זכאי לפיצוי מקרנית, משום ששום דופי לא נפל בו.

בהתחלה היה רק 3 אח"כ הוסף סעיף 12(א)(2).

(א2) למבטח מונה מנהל מורשה לפי סעיף 68(א)(3) לחוק הפיקוח על עסקי ביטוח, התשמ"א-1981 (להלן - מנהל מורשה), בהוראת המפקח על הביטוח, כמשמעו בחוק האמור, בשל כך שהמבטח אינו יכול לקיים התחייבויותיו, ושר האוצר, לפי המלצת המפקח על הביטוח, אישר כי מן הראוי שהקרן תפעל לפי סעיף זה;

הליכי הפירוק הם הליכים ממושכים, ונוצר מצב שמצד אחד, חברת ביטוח לא יכלה לעמוד בהתחייבויות, ומצד שני בימ"ש לא נתן צו פירוק – ואז הנפגעים לא יכלו לקבל פיצויים מ-2 המבטחים – לחברה את כסף, ולקרנית – אין צו פירוק לחברה, ואז קרנית לא נכנסה לתמונה.

ולכן, תוקן החוק והוא קבע שאם חברת הביטוח נמצאת במצב שאין לה לשלם, יש למפקח על חברות הביטוח אפשרות למנות מנהל, שינהל את חבי הביטוח עד שיינתן צו פירוק. ובעצם הקדימו את השלב שבו קרנית תיכנס לתמונה, ולא צריך לחכות שיהיה צו פירוק. כל זה לגבי חבות משנית – שיורית של קרנית.

### התפקיד השני של קרנית – מסגרת חבותה הראשונית - בלעדית.

זה בא בזמן מאוחר יותר שבה הגיע בימ"ש למסקנה שצודק לפצות גם נפגעים שלפי כללי חוק הפיצויים הם לא זכאים לפיצויים – גם לא מקרנית. ולכן הוצרכו לחוקק חוקים נוספים מיוחדים שיחייבו את קרנית לשלם. ולכן אנחנו אומרים שזה חבות ראשונית – בלעדית.

וזה מתייחס לסעיף 7א. וסעיף 7ב. סיפא.

### סעיף 7א.

על אף האמור בסעיף 5(7), מי שנפגע כשנהג ברכב בהיתר מאת בעליו או מאת המחזיק בו, ללא ביטוח לפי פקודת הביטוח, או כשהביטוח אינו מכסה את שימוש ברכב, והוא לא ידע על כך ובנסיבות הענין גם לא היה סביר שיידע, יהא זכאי לתבוע פיצויים מן הקרן כפי שזכאי לכך נפגע לפי סעיף 12(ב).

הסעיף מדבר בנוהג חסר כיסוי ביטוחי שיהיה זכאי לפיצויים מקרנית, במקרים שהנוהג אינו בעל הרכב ונהג בהיתר, ולא ידע ולא היה עליו לדעת.

### סעיף 7ב. סיפא

הסעיף אומר: כאשר הנוהג חסר הביטוח נהרג בת"ד, התלויים שלו יקבלו פיצויים. לפי הכללים של חוק הפיצויים, הם אינם זכאים לפיצויים משום שתביעת תלויים מתבססת על הזכות של המפרנס שנהרג – ואם אותו נהג חסר ביטוח היה נפגע ולא נהרג – הוא לא היה זכאי לפיצויים, ולכן אם הוא נהרג לפי כללי המשפט הוא לא היה צריך להיות זכאי.

אבל מבחינה סוציאלית בימ"ש הגיע למסקנה "אבות אכלו בוסר ושיני בנים תכהנה", והמחוקק החליט לזכותם בפיצויים מקרנית. יוצא שכמעט כולם מקבלים פיצויים.

### מי שלא מקבל פיצויים

זה רק נוהגים ללא כיסוי ביטוחי. או נהגים שהתנהגו בהתנהגות גרועה – וזה הרתעתי.

### ונשאלת השאלה: האם האבחנה בין תלויים לבין הנהג עצמו מוצדקת?

נניח אדם נפגע אנושות בת"ד ונשאר צמח ולא מסוגל לתפקד – לא רק שאינו יכול לפרנס, אלא הוא גם נטל, ולכאורה מה שהם צריכים, זה להתפלל שהוא ימות מהתאונה. זה אירוני. יש כאן התנגשות בין 2 עקרונות העיקרון הסוציאלי, והאלמנט ההרתעתי.

### המקרה השלישי – שיפוי והשבה.

כלומר, קרנית לא משלמת ישירות לנפגע או לקרוביו, אלא, משלמת כספים למי ששילם לנפגע וזה במסגרת תשלום תכוף.

תשלום תכוף – זה אמצעי תשלום שקיים רק לנפגעי ת"ד – ומשמעותו להקדים לשלם לאדם שנפגע בת"ד או לתלויים עד שתתברר התביעה בתיק העיקרי, משום שהנפגע יכול להיות במצוקה כלכלית נוראה. (מחיה, דיור, שיקום, ריפוי).

הואיל והכוונה לעזרה ראשונה, יש צורך לפעול מהר ולא להקפיד בהליכים, ולכן מחייבים את חברת הביטוח לשלם גם אם יש לה טענות שהיא לא חייבת.

בימ"ש לא יכנס לטענות שונות של פוליסה לא תקפה וכדו', בימ"ש יגיד לשלם עכשיו.

### ההסדר בתשלום תכוף

חברת ביטוח אומרת אם מחייבים אותי לשלם, משמע שאני חייבת, ולכן יש 2 הסדרים:

שכל מה שנקבע במהלך הדיון בתשלום תכוף – איננו מעשה בי-דין, איננו מחייב, אלא, זה קביעה לכאורה.

אם יתברר בסופו של דבר שלא צריך לשלם או אם עולה על סך כל הפיצויים שצריכים להיות משולמים. במקרה כזה, יש אפשרות לחזור - 1). לנפגע. 2). או אם נקבע שזה נזיקין - לחזור למזיק. 3). לחזור לקרנית.

### ההסדר קבוע בסעיף 5

מתי יש זכות לחברת ביטוח לקבל כל מה ששילמו?

אפשרות אחת: מתי שבימ"ש פוסק בתביעה לתשלום תכוף – ובאותה החלטה גם קובע את המועד האחרון שבו על הנפגע להגיש לבימ"ש את התביעה העיקרית. (זה בד"כ במקרה שיש לנפגע אינטרס לא לקיים משפט - אם בהנחה שמדובר בנוהג כנפגע וחושש שחברת הביטוח לא תתחייב לשלם או אם קיבל פיצוי גדול וחושש שידרשו ממנו החזר, ולכן עד תאריך מסוים הוא חייב להגיש תביעה.

אבל יש גם סנקציה - שאם לא יגיש את המשפט באותה התקופה שנקבע - הוא צפוי ל- 2 סנקציות;

1. יופסק התשלום התכוף. (שעה שהוא מצוי במסגרתו).

2. חב' הביטוח יכולה לתבוע ממנו את החזר כל הכספים ששילמה, והיא יכולה לתבוע גם את קרנית.

אפשרות שניה: שהנפגע הגיש תביעה עיקרית לבימ"ש במסגרת הזמן, אלא שמחק אותה - והמחוקק אמר שזה לא יעזור - אם זה בפרק הזמן שזכאי לתשלום תכוף, יופסק התשלום התכוף, ויצטרך להחזיר את כל הכספים, וחברת הביטוח יכולה לפנות לקרנית.

אפשרות שלישית: שהוגשה תביעה ובימ"ש החליט לדחות את התביעה - ואז כמובן היא זכאית להחזר כל הכספים, והיא תפנה לקרנית.

ובאלה נסיבות היא זכאית להחזר חלקי?

כאשר נפסקו פיצויים נמוכים יותר ממה ששולם במסגרת התשלום התכוף, ואז ניתן לפנות לקרנית. [קרנית יכולה לחזור לנפגע ולאחראי לפי כל דין אחר].



שיעור 13 – 24.2.03

שלילת הזכויות

**סעיף 7 - הגבלת זכאותם של נפגעים;**

הסעיף כאילו מדבר על הגבלת הזכאות, אולם לכאורה זו "שלילה" אשר נובעת מן ההתנהגות השלילית שלהן + אינטרס ההרתעה. הרשימה סגורה.

**שאלה:** מה דינם של אלו שנפגעו בת"ד ונשללת מהן האופציה של תביעה לפי חוק הפיצויים?

**תשובה:** ינסו לתבוע לפי עילה אחרת, משום שלא עומד בפניהם מחסום העילה.

יוצא שלפעמים מקבלים תוצאות שאינן עולות בקנה אחד עם הסעיף, והוא: שאותם נפגעים שנשללה זכאותם, יש להם עילה לפי פקודת הנזיקין (אם מוכחים אשם), ועשויים לקבל פיצויים גבוהים יותר מאלו שהיו מקבלים אם היו תובעים לפי חוק הפיצויים.

לדוגמא: אדם נוסע ללא היתר ומעורב בת"ד, אין לו עילה לפי חוק הפיצויים, אולם יש לו עילה בנזיקין בשל אשמו של הנהג השני, הוא יתבע מלוא נזקיו מבלי שהסייגים המצויים בחוק הפיצויים לעניין גובה הפיצויים חלים עליו, זו תוצאה בעייתית.

ישנה המלצה לפתרון ביניים, והוא שלילת הפיצויים מחוק הפיצויים ותביעה מדין אחר

כאשר סכום הפיצוי בדין האחר לא יהיה גבוה מאותו סכום שהיה מקבל בחוק הפיצויים,

יש הרתעה ואין 'פיצוי' כביכול על זה שאין לו כיסוי או שהתנהגותו הייתה שלילית. העניין

בגדר המלצה בלבד, זו הדעה המקובלת, למרות שלא מצאה לה ביטוי בסעיפי החוק.

לסעיף 7 – ישנם 6 סעיפי משנה, חלק מהמקרים במילא אותו אדם לא זכאי לפיצויים (למשל; ללא רשיון נהיגה, וללא היתר וכו').

**סעיף 7 (1)**

"מי שגרם לתאונה במתכוון";

לא מדובר על מעמדו כנפגע, אלא, שיכול לחול על כל נפגע, בין אם הוא נוהג, נוסע או אדם שמחוץ לרכב.

1. "מתאבד" – נכלל בהגדרה זו, כאשר אין חשיבות לכך אם הוא מת או נפצע.

2. מחבל – מי שהתכוון לפגוע באחר ומבלי שהתכוון נפגע גם הוא בעצמו.

**יש לזכור** כי כל הסוגיה של הפגיעה במתכוון תלויה בחזקה הממעטת של סעיף 1. מי שסעיף 1 מוציא אותו מכלל תביעה בת"ד בכלל לא נידון בסעיף 7. מי שנופל בחזקה הממעטת שבסעיף 1 ממילא לא רלוונטי לגבי סעיף 7, כי סעיף 7 מתייחס רק למי שנפגע בת"ד ובתור שכזה נשללת ממנו הזכאות.

מי נופל ולא נכנס לסעיף זה?

קודם זה המתאבד - בתנאי שמדובר בפגיעה ישירה ולא עקיפה. אבל באימרת אגב אמר **השופט אור** דבר נוסף, לדעתו נופלים במסגרת החזקה הממעטת של סעיף 1 גם אלו שנפגעו בתאונה שנגרמה במתכוון, למרות שלא הייתה כוונה לפגוע בהם, הוא מכיר "בכוונה מועברת". (הדבר נאמר במסגרת אמרת אגב). (ראה לעיל עמ' 25).

כל מי שייפגע בנזק ישיר ממעשה מתכוון אין הדבר ייחשב כת"ד.

בהתאם לגישה זו שעדיין איננה בגדר הלכה, מה דין המחבל שהתכוון לפגוע באחר ובטעות הוא עצמו נפגע?

מכוח ההלכה של **לזר** – אין מחלוקת שהחזקה החלוטה הממעטת מוציאה גם את המחבל וגם את המתאבד (שרצה בפגיעתו הוא). ולכן אותו מחבל לא ייחשב כנפגע בת"ד, וסעיף 7 לא יחול עליו.

באותו פס"ד סבר השופט אור שכל הנפגעים בתאונה מכוונת, מוצאים מהגדרת ת"ד. לכן, אם דעתו זו של השופט אור תתקבל, אז גם אותו מחבל שהתכוון לפגוע באחר ופגע בעצמו ונפגע בפגיעה ישירה, לא יפוצה לפי חוק הפיצויים, ולכן סעיף 7 לא רלוונטי לגביו.

מי כן יהיה זכאי?

לפי השופט אור – כל מי שנפגע בצורה עקיפה. (מתאבד ומחבל).

לעומת זאת אם לא תתקבל דעת השופט אור אזי כל המקרים שהיה רצון לפגוע ב-X ונפגע אחר, אז הם לא ייחסמו ע"י החזקה הממעטת.

'הכוונה' – יש צורך בכוונה רצינית, בכוונה ממש.

**פס"ד ג'וני בנט נ' טורט.**

שם כל הראיות הצביעו על מעשה מכוון, אך בימ"ש לא מסתפק בהן ולא קובע שיש כוונה לביצוע התאונה.

לפי דעת תמר גלעד – יש לראות בזה בכוונה.

ביהמ"ש מנסה לצמצם התחולה בשל חומרתו, ומחילו במקרים החמורים ביותר.

יש דרישה שהכוונה תתייחס לכוונה לגרום לתאונה שנפגעים בה, ולא למקרה שהכוונה היא לדבר אחר תוך לקיחת סיכון מודע של פגיעה. למשל, פס"ד בו חיילת נלקחה בטרמפ ע"י בעל טנדר, היא ישיבה מאחור, היה לה רושם שהנהג סוטה מן הדרך נכנס לחורשה, בשל חששה תוך לקיחת סיכון שתיפגע היא קפצה מהטנדר ונפצעה.

חב' הביטוח טענה כי היא לא זכאית לפיצוי, כי גרמה לתאונה במתכוון.

בימ"ש החליט שלא לזה התכוון החוק, ולמרות הסיכון שעשויה להיפגע היא כן תקבל פיצוי.

דוגמא נוספת – אשה שבמהלך ויכוח עם בעלה קופצת מהרכב, היא לוקחת סיכון וקופצת, זו בעצם אותה ההלכה כמו לעיל.

בהתאם לאותו עניין צריך שאדם יפתח כוונה, ולכן אנשים שלא יכולים לפתח כוונה לא ישללו מהם פיצויים.

לדוגמא - נהג שיכור שגרם לתאונה שבה נפגע. אין כאן כוונה, כיוון שבהיותו שיכור איננו יכול לפתח כוונה. הוא הדין לאדם חולה נפש במידה כזו שלא מודע להשלכות של מעשיו.

דוגמא אם אדם נעמד לפני פסי רכבת בשל ייאושו ונהרג בת"ד, אנו נאמר שהייתה לו כוונה, אבל אם אדם נעמד על פסי רכבת פושט ידיו לצדדים ובטוח שבעשייתו כך הוא יעצור את הרכבת, ע"י כוחות על-טבעיים, ברור שהוא לא הבין את מעשיו ולכן לא יכול לפתח את הכוונה הנדרשת.

סעיף 7(2)

מי שנהג ברכב תוך הפרת החוק לתיקון דיני העונשין (שימוש ברכב ללא רשות),  
תשכ"ד-1964, 5, וכן מי שהיה מצוי ברכב ביודעו שנוהגים בו כאמור;

רואים שמדברים על שני מצבים:

1. שהוא הנהג.

2. שהוא הנוסע. (להזכיר סעיף 1 מדבר על כל השלושה).

לגבי הנהג – מדובר על הנהג ללא היתר מן הבעלים. מספיק תנאי אחד. ניתן לומר כי הוראה זו מיותרת, כי בכל פוליסת ביטוח ישנה הוראה שמכסה רק היתר ע"י בעלים, ונהיגה ללא היתר לא מקנה כיסוי ביטוחי. כך שאין צורך לקבוע את שלילת הזכאות, כי ממילא לא מגיע לו פיצויים.

אולם, בכל זאת, זה נאמר בסעיף בשל ההשלכה על התלויים.

לגבי הנוסע – יש שלושה תנאים. 1. שהנהג נהג ללא רשות. 2. שידע על כך. 3. שהוא יהיה נוסע שהיה בתוך הרכב.

פרופ' אנגלרד נותן לנושא זה חשיבות, לדעתו, רק אותו נוסע שידע על נסיעה ללא היתר ושהיה ברכב בעת קרות התאונה ייכלל בתוך אלו שנשללת מהם הזכאות. נוסע שידע על כך שאין היתר ובעת קרות התאונה ירד מהרכב ונפגע ע"י רכב אחר, אומנם הוא נוסע והייתה לו ידיעה, אבל לא נכליל אותו במסגרת השלילה בסעיף (2), דבר שיבוא לטובת הנפגעים.

לנוהג אין כיסוי ביטוחי במילא, הדבר רלוונטי רק לגבי הנוסע. כי אילו לא הייתה השלילה הזו, הביטוח היה מגיע מקרנית. פה ישנה ממש שלילת זכאות. זהו המקרה היחיד שידיעתו של הנוסע על כך שלנוהג אין כיסוי ביטוחי שוללת ממנו גם כן את הזכאות. (למשל, נהג שנוהג ללא רשיון, שעה שייפגע נוסע שישב ברכב אין הדבר יימנע ממנו לקבל פיצוי, היות ואין סעיף שמדבר על כך).

### סעיף 7 (3)

'נהיגה ללא רשיון' – "מי שנהג ברכב כשאין לו רשיון לנהוג בו למעט רשיון שפקע מחמת אי תשלום אגרה";

פה העניין רלוונטי רק לנוהג, הנושא הזה של נהיגה ללא רשיון יצרה פס"ד רבים בסוגייה. נהיגה כזו מסכנת את שלום אלו שנוסעים על הכביש ולא רק את עצמו, ולכן יש רצון לאלמנט ההרתעה.

הסעיף מוציא מן הכלל אחד שיש לו רשיון שאינו בר תוקף – יש היגיון כי אי תשלום אגרה עדיין לא אומר שאין לו כשרות נסיעה על רכב. גם לסייג יש בעייתיות, כי מהסעיף עולה שאין הגבלה של זמן על אי תשלום אגרה, מה גם שיש אי תיאום בין סעיף זה לבין הפוליסה האחידה שמנוסחת ע"י חב' הביטוח ודומה לכלל החברות של הביטוח. שם התייחסה הפוליסה לשאלת תוקף רשיון הנהג. בשעתו היה כתוב בפוליסה שאם העיכוב בחידוש הפוליסה עד שנתיים ימים, הפוליסה הייתה תופסת, כיום זה עד שנה. אם לא תשלום האגרה אין כיסוי ביטוחי.

שאלה: מה גובר על מה, אי אזכור הסעיף (שיכול להגיע עד עשרות שנים), או הפוליסה

שמגבילה את הנושא לשנה?

תשובה: נפסק כי מה שקובע זה תנאי פוליסה, כי מטרת סעיף 7 ותנאיו זה רק להוסיף על תנאי הפוליסה - אילו לא היה אזכור בפוליסה בנושא זה, הייתה קובעה ההגבלה של סעיף 7(3) שאיננה מגבילה בזמן.

אין כוונה להתערב בתנאי הפוליסה, אלא, רק לעניין ההחמרה (כשאין הגבלה בפוליסה), וכשהפוליסה חמורה מהדין היא תחול (כי מה שקובע הוא חופש החוזים).

ומכאן באה שאלה נוספת והיא: מה הדין כאשר נהג בעל קנסות לא שילם אותם, והרשות (רשות הרישוי) מחליטה לא לחדש את הרשיון עד שישלם את הקנסות. (אמצעי לגרום לעבריינין לשלם קנסות), איזה דין נחיל עליו, את הרישוי של סעיף 7(3) או הסיפא?  
בפס"ד ע"א 4231/97 צור שמיר נ' נאוה.

נבדקה שאלת השלילה, כל הסיבות הללו נובעות מן הכשרות של הנהיגה, ולכן נשללת הנהיגה, (קנס של נקודות למשל).

לעומת זאת קנס כספי דומה לאי תשלום אגרה ולכן גם במקרה כזה לא יהפוך הנוהג הנפגע כנשלל לקבלת פיצוי.

לדוגמא: נהג שפג תוקף רשיונו ולא פגה השנה, והסיבה שלא שילם האגרה כי רשות הרישוי לא שלחה לו הטופס בשל הקנסות, גם פה יהיה זכאי לקבלת פיצוי כי הקנס נחשב לאי תשלום אגרה. (אין פגיעה בכשרותו לנהוג).

ולכן, אם הרשיון נשלל בשל אי כשרותו לנהוג לא נחיל עליו הפיצוי.

ולכן השאלה היא סיבת אי החזקת הרשיון?

אם הסיבה נובעת מעבירה שעשה ובין אם נלקח רשיונו באופן זמני ע"י שוטר, כל אלה ייחשבו לנסיעה ללא רשיון ותישלל ממנו זכות פיצוי. אולם, אם מה ששולל רשיונו אלו דוחות וכו', פה לא תישלל זכאותו לפיצוי.

### רשיון בר תוקף

יש לשים לב שהפוליסה דורשת רשיון בר-תוקף בישראל. ביטוי זה נמצא בפוליסה ולא בחוק.

מה פירוש הביטוי?

פס"ד ע"א 5631/94 לביא נ' סהר.

מקרה בו תיירת מצרפת הפכה לתושבת קבע בישראל נסעה ברכב ונפגעה בת"ד, התברר שברשותה רשיון צרפתי ורשיון בינלאומי, לא היה ברשותה רשיון ישראלי.

לפי תקנות התעבורה כשמדובר בתושב קבע (להבדיל מתייר), אפילו אינה אזרחית, הרשיון שיחול עליה זה רשיון ישראל, וזה אין לה.

ולכן בימ"ש שולל זכאותה לפיצוי.

טענה הגברת שאמנם לא היה לה רשיון, אך לא ידעה ולא היה עליה לדעת ששינוי במעמדה מחייב רשיון ישראלי.

בימ"ש אומר שהעניין לא רלוונטי, ולכן לא תקבל פיצוי.

### נהיגה בניגוד לתנאי הרשיון

מה הדין אם לנוהג יש רשיון בר תוקף, אלא, שנהיגתו הייתה בניגוד לאחד מתנאי הרשיון. (נניח והרשיון מותנה בהרכבת עדשות מגע למשל)?

פס"ד רע"א 9030/99 גרינברג נ' מגדל (20.10.02).

נהג שסבל ממחלת ניוון שרירים ולכן רשיון נהיגתו כלל הגבלה לפיה ינהג עם רכב בעל הגה כוח. הוא נהג ברכב ללא הגה כוח ונפגע בת"ד – ללא רלוונטיות להגה – מה הדין?

השופט ברק נתן פס"ד (תוך השארת הרבה סימני שאלה) – קיימת אפשרות שאדם נוהג עם רשיון בר תוקף תוך עבירה על תנאיו ייחשב הדבר כאילו נהג ללא רשיון, שפירושו שלילת הזכאות לפיצוי.

אבל הוא לא קבע שבכל מקרה כשהפרה של תנאיו נעשתה תישלל הזכאות. אם התנאי ייראה ככזה שמסכן הנסיעה נראה כאילו זו נסיעה ללא רשיון. במקרה שלא מסכן את הנסיעה, לא נראה בזה כנהיגה ללא רשיון. בהחלט נוהג שחולה בניוון שרירים בהחלט מסכן התעבורה ולכן נשלל ממנו הזכאות לקבלת פיצוי.

אזי, מה הדין במקרים אחרים?

השופט ברק לא קובע את ההלכה על כל מקרה, אלא, שקיימת אפשרות. התוצאה מכך ישנה שורה ארוכה של פס"ד שמחכים לתשובה בשל שעברו על תנאי רשיון.

זו בעיה - כי כל תנאי והגבלה שיש ברשיון הגיוני שמהווה סיכון תעבורתי, ולכן אין פיצוי.

בכל מקרה השופט ברק השאיר את השאלה פתוחה, ולכן בימ"ש רשאי לתת תשובה לכאן או לכאן. (בשל כך שהשופט ברק פתח העניין לבדיקת כל עניין לגופו).

### סעיף 7(4)

(4) מי שהרכב שימש לו, או סייע בידו, לביצוע פשע.

אין פה התייחסות למי שנפגע, ייתכן שהנפגע יהיה נוסע, נוהג, והולך רגל (שהוא חלק מהחבורה).

שוב אלמנט הרתעת, לא רוצים שהרכב ישמש לביצוע פשע. הרכב יכול שיהיה רכב מילוט, או להוביל פושעים מהיעד ואליו. יש צורך בקש"ס בין השימוש ברכב ובין ביצוע הפשע בכוונה. אבל אין הכרח שיהיה קש"ס בין ביצוע הפשע ובין ת"ד. יכולים אנשים להעמיס רכוש על הרכב ולנסוע בצורה טובה, ואחר יפגע בהם בשל נהיגתו הרשלנית, לא משנה שלא קיים קש"ס בין התאונה לפשע, די בכך שהרכב שימש לפשע.

מה הדין אם העבירה עצמה היא הנהיגה?

למשל, מקרה בו אדם נסע ברשלנות והואשם בהריגה והוא עצמו נפגע בתאונה.

טענה חב' הביטוח כי הנהיגה היא מעשה העבירה.

השופט ריבלין, פסק שלא לכך התכוון המחוקק, הכוונה הייתה למעשה פשע שמחוץ לנהיגה עצמה.

השופט אנגלרד – הסכים עם דעתו של ריבלין, למרות שאין זה בהכרח עולה מלשון הסעיף.

ולכן אדם שהרג תוך נהיגה, הפשע שעשה לא מיוחס לסעיף ולכוונת המחוקק.

### סעיף 7(5)

(5) מי שנהג ברכב ללא ביטוח לפי פקודת הביטוח, או כשהביטוח שהיה לו לא כיסה את שימושו ברכב;

נהיגה ללא ביטוח – הכוונה פה לנוהג, ולא רלוונטי לשאר. אדם ללא כיסוי ביטוחי לא יקבל

פיצוי, הסעיף נכנס פה בשל סעיף 7א.

סעיף 7(5) – שייך לקטגוריה של סעיפים שגם אילולא היו, היו נשללים הפיצויים, אבל יש

רלוונטיות לתלויים ולכן נכנס פה.

### סעיף 7 (6)

(6) בעל הרכב או המחזיק בו, שהתיר לאחר לנהוג ברכב כשאינו לו ביטוח לפי פקודת הביטוח או כשהביטוח שיש לו אינו מכסה את החבות הנדונה ושנפגע בתאונת דרכים שאירעה באותה נהיגה, בין בהיותו ברכב ובין מחוצה לו.  
מתייחס לשלילת הזכאות מאותו הבעלים שנתן היתר לנהיגה ללא ביטוח.

### בפס"ד מתן נ' קרנית

המעביד שהורה לנהוג (עובדו) לנהוג ברכב, אם הבעלים היה יושב ברכב והיה נפגע, קרנית הייתה משלמת לו, שתי התוצאות הללו בלתי נסבלות.  
ולכן המחוקק מתמודד על כך ע"י 2 דרכים:

**סעיף 7א** – נהג שיוכיח את שני המבחנים "לא ידע ולא היה עליו לדעת", יקבל פיצוי מקרנית.

**סעיף 7(6)** – ישלול פיצוי מבעלים שנתן היתר לאחר לנהוג ברכב ללא ביטוח בשל התנהגותו הגרועה.

הסעיף מדבר בין אם לא היה ביטוח כלל, או בין אם הביטוח לא כיסה את אותה הנסיעה.  
השלילה הראשונה מובנת.

אך מה הדין אם הפוליסה לא תופסת בגלל שלא מתקיים אחד התנאים שאיננו בשליטתו של הבעלים ולא בהכרח בידיעתו של הבעלים (למשל, שלנוהג אין רשיון נהיגה).

הצדק המוסרי דורש הענשה כאשר יש ידיעה משתמעת, מי שיחייב גם על העניין שלא היה עליו לדעת מחמיר יותר.

מה שבעייתית הם המצבים שלא ידע ולא היה עליו לדעת. מה הדין במקרה כזה?

### סוגייה כי עלתה בפס"ד רע"א 2853/96 קרנית נ' פרח.

אדם בשם פרח נסע ברכב עם חברו, בעל הרכב ביקש מחברו שינהג ברכב, חברו הסכים ובמהלך הנסיעה קרתה תאונה שגרמה לפגיעתו של הרכב. התברר שלחברו נשלל הרשיון ולפרח לא הייתה שום ידיעה על כך, ושכפועל תמיד חברו היה נוהג ולכן סבר לתומו שיש לו רשיון.

חב' הביטוח טענה שבידיעתו לא רלוונטית, כי הדבר לא קבוע בסעיף.

**השופט חשין** למד מסעיף 7א, שיש ללמוד על תכלית החקיקה וממנו מקיש שלמרות שהמחוקק לא רשם בסעיף 7(6) את הביטוי "שלא ידע ולא היה לדעת על כך", יש ללמוד רצון המחוקק מסעיף 7א.

**חשין נשאל** לעניין **פס"ד סהר**, ואמר שיש להבחין בין סעיף 7 (3) נהיגה ללא רשיון, וסעיף 7 (5) של אי קיום כיסוי ביטוחי. לבין סעיף 7(6).

סעיף 7 (3) וסעיף 7 (5), שני הדברים מצויים בשליטתו של הנוהג, ולכן בסעיף 7 (5) אין כיסוי, הוא הדין לסעיף 7 (3) אין כיסוי, כי על האדם לדעת - שהרי התנאים בשליטתו, ולכן אי האזכור בסעיפים הללו מוצדק.

לעומת זאת סעיף 7 (6) שייך לקטגוריה של סעיף 7א כי השליטה מצויה בידי אדם אחר, ולכן זה שעניין 'אי הידיעה', לא מופיע בסעיף אנו למדים שזה כן נמצא כמו בסעיף 7א. יש לנו כאן חקיקה שיפוטית.

### שיעור 14 – 3.3.03

#### שלילת הזכאות

דיברנו על סעיף 7. וציננו **סעיף 7** מציג מטרה של הרתעה – עונשית, כלומר אלה שהתנהגותם גרועה שוללים מהם את הזכאות – וזה כאשר הם נפגעים.

ונשאלת השאלה: מה קורה אם הם נהרגים מה דינם של התלויים?

כאן ננקטה שיטה סוציאלית שלפיה אין מטרה להעניש את התלויים. בזה עוסק **סעיף 7ב**.

**ברישא של סעיף 7ב**: ישנה התייחסות לתלויים של נפגעים שמתו – שאילו הם היו בחיים, אלמלא שלילת הזכאות שבסעיף 7, היה מגיע להם פיצויים.

לדוגמא סעיף (2)7 – נהיגה ללא היתר, והוא מתייחס לנוהג שנהג ללא היתר, ולנוסע שידע, אילו לא היה סעיף (2)7 – הייתי אומר שקרנית צריכה לשלם בתוקף חבותה המשנית.

או דוגמא נוספת: מי שהרכב שימש לו לביצוע פשע – סעיף (4)7, אם אין בפוליסה שום הגבלה, הביטוח היה צריך לשלם.

אותו דבר סעיף 7 (6) – אילו לא הייתה השלילה הזו מי שהיה מפצה בד"כ קרנית.

כלומר, ישנם מקרים, שאילולא סעיף 7 הנפגע היה זכאי לפיצויים.

א"כ במקרה הזה, כאשר, שלילת הזכאות נעשתה ע"י המחוקק בסעיף 7 אזי, אנחנו אומרים שהפה שאסר הוא הפה שהתיר, כלומר, אם בסעיף המשנה קבע המחוקק שהם לא יהיו זכאים לפיצויים – אם מחמת קרנית או מחמת הביטוח, אותו פה שאסר הוא שהתיר שקרנית או הביטוח תשלם לתלויים, כלומר, מי שהיה צריך לשלם לנפגע עצמו אלמלא נשללה זכאותו בסעיף 7, הוא זה שישלם לתלויים.

לדוגמא: אם הנוהג נהג ללא היתר קרנית צריכה לשלם, אבל היא לא תשלם כי נשללה הזכאות לפי סעיף 7 (2). אך אם הוא נהרג – לפי סעיף 7ב – קרנית תשלם במסגרת חבותה המשנית.

אותו דבר לגבי פשע (סעיף (4)7) – הפה שאסר הוא הפה שהתיר ואז חברת הביטוח תשלם לתלויים.

אבל ההסדר של סעיף 7ב רישא, מותר ללא מענה תלויים, שגם ללא סעיף 7 לא היו זכאים לפיצויים – אין חברת ביטוח שתשלם וגם קרנית מכוח חבותה המשנית לא תשלם.

ולכן, בשביל שהם יזכו בפיצויים צריך חקיקה מיוחדת – ואז החובה תהיה על קרנית במסגרת חבותה הראשונית – זה בעצם חקיקה סוציאלית, שיוצרת פיצויים לתלויים למרות שלא היה מגיע להם. ובוה עוסק **סעיף 7ב סיפא**.

אם כן, יש לנו הסדר שיוצר מצב שהתלויים בכל מצב זכאים לפיצויים אפילו אם המפרנס שלהם לא זכאי לפיצויים.

שאלה שאין לה פתרון: זה תלויים שהם גם נפגעים בעצמם. לדוגמא; אדם ובנו לקחו את הרכב לביצוע פשע, במהלך ההימלטות הרכב היה מעורב בתאונה האבא נהרג והבן נפגע, לאבא היו אשה ועוד ילד.

לו האב היה בחיים הוא לא היה זכאי לפיצויים. (סעיף 7 (4)).

לגבי האמא והבת – חל סעיף 7 (ב) רישא.

הבן הנפגע – אינו זכאי מכוח סעיף (4)7.

והשאלה האם מגיע לו פיצויים ממעמדו כתלוי?



מלשון הסעיף נראה שכן. אבל פרופ' אנגלרד אומר שלא לזה התכוון המחוקק. אלא, הוא התכוון להגן על תלויים תמימי דרך שלא היו מעורבים בביצוע פשע.

בעיקרון תלויים מגיע להם פיצויים.

והשאלה שתישאל: מי צריך לפצות אותם?

והתשובה: צריך לבדוק אלמלא סעיף 7 אילו מפרנסים היה נפגע ונותר בחיים – מי היה צריך לפצותו – האם חברת הביטוח, קרנית, או אף אחד. ובהתאם לזה נגיד מי צריך לפצות את התלוי – אם חברת ביטוח, אז זה במסגרת סעיף 7 רישא, וכך אם זה קרנית היא תפצה במסגרת סעיף 7. ואם אף אחד לא היה צריך לפצותו, אז המקור הוא סעיף 7 סיפא – ואז קרנית תפצה במסגרת חברתה הראשונה.

שאלה מעניינת מתעוררת לגבי סעיף 7(1) מי שנהרג שעה שגרם לתאונה במתכוון – והשאלה לגבי התלויים האם יהיו זכאים לפיצויים – משום שאם נגיע למסקנה שהמפרנס עצמו אילו לא היה נהרג לא היה נכלל בפיצויים כי היה חוסם אותו החזקה הממעטת, אז גם הם לא היו זכאים מחוק הפיצויים. ואם הוא היה זכאי מפקודת הנזיקין, אז מכוח זה הם היו יכולים לתבוע.

לעומת זאת אם אותו נפגע אילו לא היה נותר בחיים הוא היה זכאי לפיצויים מחמת החוק, אלא, שהוא מועט בגלל סעיף 7, אז מי שהיה צריך לשלם לו אילולא המיעוט – ישלם לתלויים.

פס"ד ע"א 2199/99 עזבון המנוח לזר נ' רשות הנמלים והרכבות.

עד לאותו פס"ד היה 2 דעות;

דעת אנגלרד: החזקה החלוטה הממעטת מתייחסת רק למקרה של מחבל שפגע באדם אבל לא למתאבד, ולכן המתאבד בכל מקרה היה נחשב כנפגע בת"ד ואם נהרג התלויים יקבלו פיצויים.

לדעת ריבלין החזקה הממעטת כוללת גם את המתאבד.

בפס"ד בעניין לזר – יושבה המחלוקת

אדם ביקש לשים קץ לחייו ונשכב מתחת לפסי הרכבת – מתאבד. והייתה מחלוקת אם מגיע פיצויים לתלויים אם לא, כי יש כאן פגיעה ישירה.

והפס"ד עבר גלגולים מעניינים.

בערכאה הראשונה קיבלו את דעתו של אנגלרד והתלויים קיבלו.

בערכאה השניה – אימצו את ריבלין.

ובימ"ש העליון – קבע שהצדק עם ריבלין, גם המתאבד נחסם מכוח החזקה החלוטה הממעטת, ולכן התלויים לא זכאים לפיצויים.

ולכן, אם הסוגיה היא של מתאבד – צריך לבדוק אם הפגיעה ישירה או עקיפה, אם היא ישירה אז לא נוכל לעזור והתלויים לא יהיו זכאים לפיצויים. אם התברר שהמתאבד זה פעולה עקיפה, אז הוא נכלל במסגרת חוק הפיצויים, אבל זכאותו נשללת מכוח סעיף 7(1), כי כל מי שגרם לתאונה במתכוון לא זכאי לפיצויים בין אם זה פעולה ישירה או עקיפה. אבל לגבי התלויים – הם זכאים לפיצויים לפי סעיף 7(ב) – בד"כ רישא.

**שאלה:** מה דין החבלן שהתכוון לפגוע באחר ופגע רק בעצמו או גם בעצמו, לעניין סעיף 7(1) הוא נופל לתוכו ולכן תישלל זכאותו לפיצויים. אך השאלה מה קורה בחזקה החלוטה הממעטת?

הפסיקה עדיין לא דנה בזה – **ובפס"ד לזר** יש אמרת אגב של **השופט אור** – שלדעתו החזקה החלוטה הממעטת נועדה לסנן ולמנוע הכרה של כל הנפגעים הללו בין אם התכוונו לפגוע בהם או באחרים.

כלומר, אם נגיע למסקנה בבחינה שהסיטואציה מתאימה לחבלן שהתכוון לפגוע באחר ופגע בעצמו, אזי ההלכה לא ברורה. ואם נלך לפי השי' אור – זה גם נכלל בחזקה החלוטה הממעטת, ואז גם התלויים לא זכאים לפיצויים.

### זכות החזרה - סעיף 9

**סעיף 9** – מדבר במקרה של אדם שנפגע בת"ד ולפי החוק חייבים לפצותו יותר מחייב אחד. לדוגמא: אם הנוהג נסע בהיתר מהבעלים אבל בלי פוליסת ביטוח ונפגע צד ג' - אז קרנית צריכה לשלם, וגם הנוהג, וגם הבעלים (כי אין חב' ביטוח).

לפי דיני הנזיקין שבאים לידי ביטוי **בסעיף 84 לפקנ"ז** – זה נקרא "מעוולים במשותף" - והדין שהם צריכים להתחלק בנזק "יחד ולחוד" – פירוש שאם אחד משלם את כל הסכום יש לו תביעת חזרה גם למעוולים האחרים.

ונשאלת השאלה – האם אימץ המחוקק בחוק הפיצויים את ההסדר הזה?

בסעיף 4 רואים שהוא לא אימץ, כי סעיף 84 לא נכנס, וזה נעשה בכוונה כי הוא קבע הסדר אחר.

**סעיף 9(א)** – "מי ששילם פיצויים המגיעים לפי חוק זה לא תהא לו זכות חזרה על אדם אחר החייב בפיצויים לפי חוק זה זולת הזכות לחזור על אחד מאלה".

העיקרון, שאם שילמו חברת הביטוח או קרנית אינם יכולים לחזור לחייבים האחרים בתביעת השבה, זולת 3 חריגים – שהחייב האחר לקה בהתנהגות לא ראויה. ז"א יש כאן מטרה עונשית - הרתעתית.

ובסעיף 7 וסעיף 9 – בא לידי ביטוי המטרה של הענשה – הרתעה:

1. שנשללת ממנו הזכות לפיצויים.
2. שאפשר לחזור אליו - ובגלל שהתנהגותו גרועה זה מצדיק לסטות מחוק הפיצויים ולחזור אליו.

**שאלה:** מי הם החייבים לפי חוק הפיצויים שאם משלמים זכאים לתבוע השבה, ומי הם אותם חייבים לפי חוק הפיצויים שאם הם לא שילמו אפשר לחזור אליהם בתביעת השבה?

### מי הם החייבים הפוטנציאליים לפי חוק הפיצויים:

1. **הנוהג** – הוא תמיד חייב כשהנפגע הוא צד ג'. הוא חייב פוטנציאלי והוא חייב בכל מקרה שנפגע.
2. **מתיר השימוש** – בכל מקרה שיש צד ג'.
3. **קרנית** – כאשר אין כיסוי ביטוחי, או שחברת הביטוח חדלת פירעון וכו'.

4. **המבטח** – ב-2 פנים; 1. מבטח בביטוח אישי. 2. בביטוח אחריות. המבטח בביטוח אישי – מפצה רק את הנוהג כנפגע. המבטח בביטוח אחריות – יפצה את צד ג'. אין זה מוסכם על כל המלומדים שחב' הביטוח "בביטוח אחריות" זכאית להיות תובעת מכוח עצמה בתביעת השבה, כיוון שהיא כאילו נכנסת לנעלי הנוהג ומתיר השימוש, וממילא נשאלת השאלה האם היא יכולה לתבוע השבה מכוח עצמה?

זה שאלה שתלויה במחלוקת:

**לדעת פרופ' דני מור** – היא יכולה לתבוע מכוח עצמה כי היא משלמת. ולדעת פרופ' אנגלרד – מי שחייב לפי חוק הפיצויים זה הנוהג ובעלים מתיר השימוש. במסגרת ביטוח האחריות חברת הביטוח מתחייבת לשלם במקומם, ולכן אין לה זכות לתבוע מכוח עצמה, אלא, מכוח המבוטחים. הסוגיה הזו עדין לא נידונה בבימ"ש. ואין הלכה בזה.

#### **מה באשר לנתבעים הראויים?**

הם יצטרכו להיות חייבים לפי חוק הפיצויים, ושלא שילמו במקרה המסוים, והתנהגותם הייתה גרועה.

**והשאלה:** מי יכול לענות על "התנהגות גרועה"?

**תשובה:** רק השניים הראשונים שהם "בשם ודס". ולכן החייבים היחידים יכולים להיות הנוהג או מתיר השימוש בתנאי שהתנהגותם היא בלתי ראויה, שנופלת באחת מ-3 חריגים – שהם רשימה סגורה.

### **מהם 3 החריגים**

#### **החריג הראשון - סעיף 9(א)(1)**

(1) מי שאינו זכאי לפיצויים כאמור בסעיף 7;

הניסוח לא טוב משום שסעיף 7 על חריגיו לא מתייחס רק לנוהג ומתיר השימוש, אלא, בנסיבות מסוימות שולל את הזכות לזכאות גם מנוסעים והולכי-רגל שאינם בעלים מתיר השימוש.

המבחן צריך להיות שהכוונה לנוהג שהתנהגותו גרועה שאם נפגע נשללת הזכאות, וצד ג' שהוא בעלים מתיר השימוש שאם נפגע נשללת ממנו הזכאות לפיצויים.

א"כ טעות ראשונה שזה מעביר אותנו לסעיף 7.

**ושנית** אין הכוונה שאפשר לחזור אל הנוהג ואל מתיר השימוש רק אם נפצעו ונשללת הזכאות, אלא גם אם לא נפצעו, אך אילו היו נפצעים הייתה נשללת הזכאות.

**דוגמא:** נוהג ללא היתר מהבעלים כשחברו שיושב עמו ברכב בעת התאונה יודע שהנוהג נוהג ללא היתר מהבעלים ונפגע נוהג, נוסע והולך רגל.

מי זכאי לפיצויים וממי?

הנוהג – לא זכאי, כי נהג ללא היתר, ואין לו כיסוי ביטוחי.

נוסע – לא זכאי, מכוח סעיף 7 (2).

הולך רגל - זכאי מקרנית, זכאות שניונית.

עכשיו קרנית ששילמה תבקש לחזור בתביעת השבה. היא יכולה לחזור רק לנוהג (הוא עונה על 2 המבחנים: הוא חייב לפצות צד ג' עפ"י חוק הפיצויים, והתנהגותו הייתה גרועה), קרנית לא יכולה לחזור לנוסע כי הוא לא עונה על המבחן הראשון - הוא לא חייב.

אם באותו סיפור נפגעו רק נוסע והולך רגל, גם כאן קרנית תחזור לנוהג, כי אילו הוא היה

נפגע, הייתה נשללת ממנו הזכאות.

### **החריג השני - סעיף 9(א)(2)**

(2) מי שאין לו ביטוח לפי פקודת הביטוח או שהביטוח שיש לו אינו מכסה את החבות הנדונה, למעט מי שהיה לו ביטוח שנתי שתקפו פג תוך 30 יום לפני התאונה.

א"כ מדברים כאן גם על הנוהג וגם על הבעלים מתיר השימוש, ואם התברר שאין כיסוי ביטוחי אז אפשר לחזור אליהם, ומי שמשלם זה קרנית והיא יכולה לחזור.

והבעיה נובעת מהסיפא של אותו סעיף שאומר, "למעט מי שהיה לו ביטוח שנתי שתקפו פג תוך 30 יום לפני התאונה".

יש כאן ארכת חסד שמתייחסת לביטוח שאם יתברר שלא היה כיסוי ביטוחי - אם הנוהג בעצמו נפגע הוא לא יהיה זכאי לפיצוי מכוח סעיף 7(5), אך לעניין חזרה - קרנית לא תוכל לחזור אליו שעה שלא חלפו 30 יום מפקיעת הביטוח.

לכאורה אין בעיות, אבל למעשה יש בעיה של התנגשות בין 3 הוראות שמתייחסות לאותה סוגיה.

משום שסעיף 9(א)(1) הפנה אותנו לסעיף 7. ובסעיף 7 ישנה התייחסות לאנשים שנוהגים ללא כיסוי ביטוחי 7(5)). וגם נוסע ללא כיסוי ביטוחי 7(6) - ושם לא הייתה שום ארכת חסד.

והשאלה: מה גובר, האם ההוראה של ס' 9(א)(1), או 9(א)(2)?

פרופ' אנגלרד אומר שההוראה הספציפית גוברת על הוראה כללית, היינו סעיף 9(א)(2). ולכן לדעתו מי שצריך לגבור זה ההוראה הספציפית ומשמעו שלעניין זכות החזרה יש ארכת חסד.

דוגמא: אדם נסע על אופנוע והרכיב נוסע, והפוליסה הסתיימה, ועברו שבועיים ולא חידש את הפוליסה.

הנוהג - לא זכאי לפיצויים. 7(5).

הנפצע - קרנית תשלם. אך קרנית לא יכולה לחזור אל הנוהג כי לא עברה הארכת חסד.

פס"ד חדש קצת בעייתי.

פס"ד ע"א 6736/99 **עשור נ' קרנית**. (ניתן בתאריך 19.6.02)

אדם בשם עשור נהג במכוניתו והוא הסיע אשה בשכר והיא נפגעה - פוליסת הביטוח שהייתה בידו לא היה לה כיסוי למקרה הזה, כי בפוליסה כתוב לנסיעה פרטית ולא בשכר.

וקרנית שילמה והיא מבקשת לחזור.

ועשור טען שהוא צריך ליהנות מארכת חסד, כי היה לו בעבר כיסוי עבור נסיעה בשכר. וכשנגמר הוא חידש ל-28 יום, והפוליסה הסתיימה 4 ימים לפני קרות התאונה. והוא טען שמגיע לו ארכת חסד.

בימ"ש דחה את הטענה, וקרנית יכולה לחזור.

והנימוק של הש' מצא: בסעיף כתוב "ביטוח שנתי" – וביטוח שנתי זה 12 חודש, ולא היה לו ביטוח של 12 חודש.

הנימוק הזה הקפיץ את כל המבקרים – כי יש מבוטחים שעושים ביטוח פחות משנה בשל נוחות, שיסתיים בתאריך מסוים.

ההסתייגות השניה – ארכת החסד של 30 יום, נועדה לפטור מחובת השבה רק מי ששכח או שנבצר ממנו לחדש את הביטוח", אבל כאן לא מדובר בשכחה, במקרה זה, הוא בחר לרכוש ביטוח חדש, שלא כולל הסעה בשכר.

ולכן, בהתאם לפרשנות הזו יוצא שסעיף 9 (א) (2) מתייחס רק לנוהג שהוא בעלים או לבעלים סתם, כי רק לבעלים יש את הכוח להחליט באיזה אופן לחדש את הפוליסה. ואילו סעיף 7 (5) מתייחס לכל נוהג בין אם הוא בעלים או לא.

יוצא שסתם נהג (שאינו הבעלים) – לא חל לגביו סעיף 9(א)(2), והוא לא יזכה לאורכת חסד. וזה מצב לא רצוי. כשאנגרד אמר שיש כפילות הוא אמר ששני הסעיפים מתייחסים לאותה סיטואציה, אבל פה המקרה שונה.

זו פרשנות, ויכול להיות שביהמ"ש יגיד שלא לזה התכוון. אבל זה טיעון שחבי' הביטוח תוכל לטעון שלסתם נהג אין אורכת חסד והיא יכולה לחזור אליו.

### החריג השלישי – סעיף 9(א)(3)

(3) בעל הרכב או המחזיק בו כאמור בסעיף 7א.

סעיף 7א מקנה פיצויים למי שלא ידע ולא היה עליו לדעת שאין כיסוי ביטוחי. סעיף 7(6) שולל זכאות מהבעלים אם נפגע. ולכן במקרה כזה שנהג לא ידע ולא היה עליו לדעת, קרנית תשלם לנהג מכוח חבותה הראשונית, ולכאורה לא היה לה למי לחזור. ולכן סעיף 9(3) מתיר לקרנית לחזור אל הבעלים מתיר השימוש, בנסיבות של סעיף 7א.

שיעור 15 – 10.3.03

זכות החזרה (המשך)

סעיף 9 – דן בזכות החזרה.

זכות החזרה מאוד מוגבלת. סעיף 9 עוסק בעניין חזרה בין חייבים לפי חוק הפיצויים. הוא מוגבל יותר מההסדר הכללי ואינו מאפשר לחייב ששילם פיצויים לחזור למי שלא שילם, אלא ב- 3 חריגים המנויים בס"ק (א) – שעניינם התנהגות פגומה של החייבים. מנינו מי יכול להיות תובע לפי חוק הפיצויים (חב' הביטוח או קרנית). ומי הנתבע – הנתבעים יכולים להיות רק הנוהג ומתיר השימוש.

אפשרות לתביעות השבה מכוח סעיף 9

**חברת הביטוח כמבטחת אישית** – האם קיימת אפשרות לתביעת חזרה שהתובע הוא חברת הביטוח במסגרת ביטוח אישי?

**תשובה:** קיימת אפשרות חזרה כשיש יותר מחייב אחד שצריך לפצות ואחד משלם את כל הכסף, ונשאלת השאלה האם הוא יכול לחזור? וכאן הוא מפצה רק את הנהג, וכאן אין עוד חייב שצריך לפצות, כי הוא היחיד שיכול לפצות. ולכן סוגיית ההשבה איננה רלוונטית כי הוא החייב היחיד שמשלם. (כי נהג זכאי לפיצוי רק מהמבטח בביטוח אישי).

**חברת הביטוח בפנים השניות – ביטוח אחריות** – את מי היא מבטחת? למי היא משלמת?

לצד ג' שנפגע אם יש כיסוי ביטוחי. כאן יש לנו יותר מחייב אחד – 1. הנהג. 2. מתיר השימוש.

אבל השאלה אם יש לה זכות חזרה, בעצם לא הוכרעה ע"י בימ"ש. וזה קשור למחלוקת האם חב' הביטוח כמבטחת אחריות יכולה לתבוע בזכות עצמה – לחזור על חייב אחר. והיה 2 דעות;

פרופ' דני מור: היא משלמת ויש לה זכות חזרה.

פרופ' אנגלרד: אמנם משלמת אבל היא משלמת במקום מישהו אחר. ולכן הואיל ומשלמת במקומם ואינה חייבת בתור עצמה, ולכן אינה יכולה לחזור.

למה זה רלוונטי?

אמרנו שאם היא משלמת במקום המבוטחים אז היא יכולה לחזור למי שהמבוטחים היו יכולים לתבוע, כי היא נכנסת לנעלי המבוטח.

אבל במקרה הבא יש בעיה: נניח ואדם השתמש ברכב וסייע לו לביצוע פשע, ותוך כדי נהיגה ברכב, הולך רגל נפגע. אם אין הגבלה בפוליסה – אז כל ההגבלה הוא מסעיף 7(4), שרק אם הוא (הנוהג) נפגע אז חברת הביטוח לא תשלם. אבל צד ג' שלא השתתף בפשע חברת הביטוח תצטרך לשלם (כמובן אם אין הגבלה בפוליסה).

חברה הביטוח תצטרך לחזור אל הנוהג. והשאלה האם היא יכולה לחזור נגד המבוטח שלה. והשאלה: איזה מ- 2 הגישות תתקבל.

לכאורה הוא חייב וגם ההתנהגות שלו גרועה, חריג 9 (א) (1) - שמעביר אותנו לסעיף 7(4), והמבחן, לו אותו נהג היה נפגע בתאונה הוא לא היה זכאי לפיצויים. ולכן, הוא נופל בחריגים של התנהגות גרועה ואפשר לחזור אליו.

השאלה: האם חב' הביטוח במסגרת ביטוח אחריות היא חייבת בזכות עצמה - אז יכולה לחזור למבוטח שלה. אבל אם מכוח המבוטח אז היא לא יכולה לחזור.

והשאלה הזו לא הוכרעה.

בבחינה לומר את 2 האפשרויות ולציין שאין הלכה בזה.

(ד' מור – פקודת ביטוח רכב מנועי לאחר (הפרקליט לא תשל"ח).

### תביעת השבה מקרנית

מטבע הדברים רוב רובם של תביעות ההשבה הם תביעות מקרנית ששילמה ורוצה לחזור. ונבדוק את האפשרויות השונות של החזרה.

החבות של קרנית במסגרת חבותה המשנית, וחבותה הראשונית.

1. אל מי יכולה קרנית לחזור כאשר היא משלמת לנפגע במסגרת חבותה המשנית?

סעיף 12 (א) - בתחילה מדבר על נוהג לא ידוע. (כלומר שחברת הביטוח לא ידועה).

קרנית משלמת – למי תחזור.

ונשאלת השאלה: מה הדין אם קרנית שילמה את הפיצויים לנפגע, ומאוחר יותר התברר מי הנהג, או מי חברת הביטוח, האם קרנית יכולה לחזור אל הנהג, הבעלים, חברת הביטוח?

פרופ' אנגלרד - מכוח סעיף 9 קרנית לא יכולה לחזור - בגלל שסעיף 9 מדבר על חייב שהיה צריך לשלם ושילם שיכול לחזור על חייב אחר, וכאן היא לא הייתה צריכה לשלם, ולכן סעיף 9 הוא לא הסעיף המתאים. אך אומר אנגלרד - קרנית יכולה לחזור מדיני עשיית עושר ולא במשפט, ומכוח חוק הטבת נזקי גוף (תיקון לדיני נזיקין), שאמר שאם אדם הטיב עם אדם אחר הוא יכול לחזור על החייב.

אבל בימ"ש העליון השאיר את זה בצ"ע. בפס"ד קרנית נ' הורביץ.

2. אין למעורב בתאונה כיסוי ביטוחי - או שלא היה ביטוח, או שהיה הגבלה בפוליסה שלא כיסתה את החבות הנידונה.

וקרנית יכולה להשתמש במקרה הזה גם בחריג הראשי 9 (א) (1), וגם ב- 9 (א) (2).

דוגמאות:

נהג חסר רשיון נהיגה נהג ברכבו ואירעה תאונה ונוסע נפגע, מי שמשלם לנוסע זה

קרנית, קרנית רוצה לחזור על הנוהג, והיא יכולה לחזור מכוח סעיף 9 (א) (1) - ומגיעים

לסעיף 7. ושם מגיעים לסעיף 7 (3), וגם לסעיף 7 (5), שזה ללא כיסוי ביטוחי.

אבל היא יכולה לחזור גם מכוח החריג השני 9 (א) (2) - כי מי שאין לו ביטוח אינו מכסה את החבות הנדונה.

דוגמא 2: נוהג נהג ללא היתר מהבעלים והולך רגל נפגע, קרנית משלמת להולך רגל והיא רוצה לחזור לנוהג, אז יש את סעיף 9 (א) (1) ומשם מגיעים לסעיף 7 (2). ולגבי 9 (א) (2) - זה לא ברור. (כי ייתכן שזה מתייחס רק לבעלים).

מקרה: נוהג העביר נוסעים בשכר בניגוד לפוליסה ונוסע נפגע, קרנית תשלם.

תבדקו אם יכולה לחזור ומכוח איזה סעיפים.

3. קרנית משלמת במסגרת חבותה המשנית, שעה שלחב' הביטוח אין מהיכן לשלם - שהיא חדלת פירעון, קרנית תשלם לכל הנפגעים וזה יכול להיות גם לנוהג כנפגע, כי לא נפל בו כל פגם. והשאלה אל מי היא יכולה לחזור.

והתשובה: לנוהג היא לא יכולה לחזור, כי לא היה בו כל דופי. וגם לבעלים מתיר השימוש היא לא יכולה לחזור, ולחברת הביטוח היא לא יכולה לחזור בגלל שהיא חדלת פירעון.

כאן לא נזקקים לשאלה של עשיית עושר ולא משפט, בגלל שאין למי לחזור.

אבל כאן המחוקק דאג להוסיף סעיפים, שנותנים עדיפות לקרנית במלחמתה להשיג כספים מחברת הביטוח.

לצורך זה נחקקו **סעיפים 12א. ו- 12ב.**

והם נותנים עדיפות לקרנית שעה שתתבע כספים מחב' הביטוח, "יראו את הקרן כנושה של המבטח או המפרק". קודם מעמידים אותה בגדר נושה, ודבר נוסף 12ב - שאם לחב' הביטוח חדלת הפירעון היה מבטח משנה, קרנית יכולה לתבוע את מבטח המשנה ע"פ הזכויות של חברת הביטוח.

### **קרנית מכוח חבותה הראשונית**

באה לידי ביטוי ב- 2 סעיפים:

**המקרה הראשון - סעיף 7(א)** - קרנית משלמת לנהג שנהג בהיתר מהבעלים ולא ידע ולא היה עליו לדעת.

לכאורה היא היחידה שצריכה לשלם ולכן אין לה על מי לחזור, אא"כ תהיה הוראות חוק מיוחדת המאפשרת לקרנית לחזור גם במקרה כזה.

העיקרון: בתביעת השבה לפי סעיף 9 אפשר לחזור רק כשיש מס' חייבים ומי ששילם יש לו זכות השבה. כאן לכאורה אין חייב נוסף.

והשאלה אם קיים סעיף מיוחד שבנסיבות שקרנית שילמה יכולה לחזור?

**והסעיף הוא סעיף 9(א)(3)** - והנתבע הוא "בעל הרכב או המחזיק בו כאמור בסעיף 7א".  
ואלמלא הסעיף הזה לא הייתה יכולה קרנית לחזור על איש כי היא משלמת בלעדית, אלא, שסעיף א (9) (3) הקנה לה זכות לחזור, והיא יכולה לחזור על הבעלים מתיר השימוש.

**המקרה השני - סעיף 7ב. סיפא:** שמתייחס לתלויים - נהג חסר כיסוי ביטוחי שהוא עצמו אילו היה נפגע ונשאר בחיים לא היה זכאי לפיצויים, והמחוקק מטעמים סוציאליים קבע שקרנית תשלם. אל מי יכולה קרנית לחזור?

וכאן אין סעיף מיוחד כפי שהיה לעניין סעיף 7א. ולכן קרנית סופגת את תשלום הפיצויים.

**חבות נוספת: השיפוי** - דיברנו על תשלום תכוף, שהיא בעצם ערבה לחב' הביטוח.

החוק קובע בסעיף 5 שקרנית שמשלמת במקרה כזה יש לה זכות השבה, ויכולה לחזור גם לחייב לפי דין אחר.

**מקרה:** מה הדין בנהג שנופל במסגרת סעיף 7א. והנוהג לא נפגע, אלא, שבמהלך נסיעתו

נפגע צד ג'. מי שמשלם זה קרנית.

**נשאלת השאלה:** אם היא יכולה לחזור אל אותו נהג או לא? לנהג אין לו פגם מוסרי, שהרי הוא לא ידע ולא היה עליו לדעת שאין כיסוי ביטוחי.



אין על זה הלכה. אבל יש פס"ד מחוזי של רבלין שאומר שלדעתו קרנית לא יכולה לחזור, והטעם שאין בהתנהגותו פגם.

סעיף 7 מדבר על התנהגויות פסולות השוללות את הזכות לפיצוי, ומאפשרות לקרנית לחזור.

סעיף 7 (5) – אמנם קובע שקרנית יכולה לחזור לנהג חסר כיסוי ביטוחי. אבל הוא אומר "על אף האמור" בסעיף 7(5) "והוא לא ידע על כך ובנסיבות העניין גם לא היה סביר שיידע", הוא יקבל פיצויים, ולכן נראה לד"ר תמר גלעד, שלא יהיה אפשרי לחזור לנהג.

יש תביעות השבה שיכולות להיות של נוהג נגד בעלים מתיר השימוש, ובין נהגים שונים.

למשל אדם נהג ברכב לצורכי עבודתו למרות שבפוליסה כתוב רק לצרכים חברתיים. הרכב לא שלו, והבעלים מתיר השימוש ידע שהוא נהג כך, ונפגע הולך רגל, ונניח תובעים את הנוהג (שהוא תמיד צריך לשלם), והוא רוצה לחזור על הבעלים מתיר השימוש (שגם הוא חייב תמיד). וצריך להוכיח שהיה התנהגות גרועה - חריג 9 (א) (2), ויש כזו, שהרי הוא איפשר לנהוג לנהוג ללא כיסוי ביטוחי.

אבל מבחינה מעשית זה לא כך, כי בפועל צד ג' יתבע את קרנית, אלא שקרנית תתבע תביעת השבה את הנוהג. ואז הנוהג יתבע גם את הבעלים.

ניקח דוגמא הקודמת שהולך רגל נפגע, אין כיסוי ביטוחי קרנית תשלם, והיא תתבע את הבעלים, חריג 9 (א) (2), אבל אין בעיה שהוא יתבע בתביעת השבה את הנוהג.

### סעיף 9(ב):

"חבותו של מי שחוזרים עליו לפי סעיף קטן (א), תהיה לפי פקודת הנזיקין".

נתאר מקרה הבא.

אדם נוסע ברכבו, תוך כדי נסיעתו קופץ ילד קטן ואותו נוהג איננו יכול לעצור והילד נפגע.

מסתבר שאותו נוהג שכח כבר חודש וחצי לחדש את הפוליסה.

והשאלה: אם נאמר שתנאי לתביעת השבה שהתובע יצטרך להוכיח שהנתבע אשם, האם קרנית יכולה לחזור?

תשובה: לא! אם תביעת ההשבה תהיה מותנית שקרנית תצטרך להוכיח שהנתבע אשם בתביעת הנזיקין, לא תוכל לחזור כי אין עוולה אזרחית.

לעומת זאת, אם נגיד שאין צורך בהוכחה שהתאונה קרתה באשמו של מי שחוזרים אליו אזי קרנית תוכל לחזור אל אותו נוהג אומלל שכל פשעו היה ששכח לחדש את הפוליסה.

השאלה הזו הייתה שנויה במחלוקת - האם צריך להוכיח אשם.

סוגיה זו הגיעה לכלל הכרעה בפס"ד **קרנית נ. אברהם**.

והשופטת שישבה בדן הייתה נתניהו - וקבעה שאין צורך להוכיח אשם לפי פק' הנזיקין.

בין ההנמקות - שלא רוצים להכניס את תביעות ההשבה לקן הצרעות של הוכחת האשם.

המשמעות היא: החלוקה של החבות תהיה תלויה לא באשם ממש, אלא, באשם המוסרי לעובדה שאין כיסוי ביטוחי.

וסעיף 9 (ב) אומר, האופן שבו תהיה תביעת השבה, יהיה תלוי באשם המוסרי של הצדדים בתביעת ההשבה.

אם התובעת היא קרנית, היא תמיד יכולה לחזור, כי לה אין אף פעם אשם מוסרי.  
הרלוונטיות תהיה לאופן ההשבה כשמדובר על בשר ודם בין 2 נוהגים או בין הבעלים מתיר השימוש שרוצה לחזור לחייב, כאן תהיה רלוונטיות.

והשאלה איזה חלק (של אשם מוסרי) ישנו על התובע ואיזה על הנתבע?

למשל, אם הנוהג והבעלים - הרכב שימש להם לביצוע פשע והולך רגל נפגע. ונניח וביהמ"ש יאמץ את דעתו של פרופ' ד' מור, וחברת הביטוח תשלם ותחזור על הבעלים, הבעלים רוצה לחזור על הנוהג, במקרה זה האשם של שניהם, ולכן אין שום סיבה לחזרה, אלא יוכלו לחזור אחד על השני ב- 50%.

דוגמא נוספת: אם יש לנו בעלים שהתיר לנהוג לאחר ללא כיסוי ביטוחי, והנוהג לא ידע, אבל היה עליו לדעת, והבעלים משלם. האם גם במקרה זה יהיה אפשרות חזרה של 50%?  
נראה שבימ"ש יגיד שרוב האשם הוא על הבעלים. ולכן קרוב לוודאי שבימ"ש יחלק את החזרה 75% / 25%.

כלומר, אנחנו נכנסים לסוגיה לעניין התוכן, יש לנו כללים. קרנית תוכל תמיד לחזור ב- 100%. אבל אם יש יותר מחייב אחד (נוהג במשותף או מתיר השימוש) תיתכנה אפשרויות של תביעות חזרה, ואז יכניסו בחשבון את שאלת האשם.

עוד דוגמא: בעל רכב התיר לאחר לנהוג ברכב לצורך נסיעה בתשלום ובתמורה, למרות שהפוליסה שללה זאת, והולך רגל תמים נפגע, מי משלם ועל מי יכול לחזור.

הוא תובע בד"כ את קרנית (יש לו אפשרות לתבוע את הנוהג לפי פקני"ז). מה יהיו היחסים בין הנהג לבין הבעלים שעה שיתבעו ע"י קרנית?

סעיף 9 (ג) אומר: "אין בהוראות סעיף זה כדי לפגוע בזכות החזרה של מעורבים בתאונה לפי סעיף 3 (ב) בינם לבין עצמם".

**כשדברנו על הולך רגל דברנו על זכות החזרה בין הנוהגים בינם לבין עצמם ושם היה זכות החזרה בעניין מיוחד מאוד, וזה שונה שזה לא לפי פק' הנזיקין.**

למה מוזכר פק' הנזיקין.

סעיף 84 (ב) לפקני"ז, דן איך יחלקו המעוולים בינם לבין עצמם. ושם כתוב: מתייחסים לפי מבחן הצדק מי אשם יותר.

מכאן מסיקים שגם אצלנו נבדוק לפי האשם המוסרי לעצם קרות הסיטואציה המחייבת את החזרה.

ועכשיו נחזור חזרה לסעיף 9(ג) שאומר: לא צריך לפגוע בעניין ספציפי (סעיף 3(ב) סיפא) שטרחנו להסדיר אותו באופן שונה, וזה רק במקרה אחד ויחיד, ואז ההסדר אומר יש זכות חזרה בלי קשר לאשם. וכדי שלא תהיינה אי הבנות **סעיף 3 (ב) סיפא** נשאר כפי שהוא והוא הסדר מיוחד למקרה הזה.

שואל אנגלרד: האם פירוש הדבר שבתאונה מעורבת אין שום רלוונטיות לפגם במוסריות שלהם?

ניקח דוגמא לפי סעיף 3(ב) סיפא: הולך רגל נפגע בתאונה מעורבת, לרכב א' - אין כיסוי ביטוחי, ולרכב ב' - יש כיסוי ביטוחי. לנפגע יש אפשרות לתבוע את 2 הנהגים, אולם עדיף לו לתבוע את נהג רכב ב' ששם יש חברת ביטוח. לרכב ב' (חבי הביטוח) יש זכות חזרה לנוהג של רכב א'. זכות החזרה צריכה להיות 50% - לפי סעיף 3(ב) סיפא. ומתעלמים מההתנהגות הפסולה של נהג רכב א' שנהג ללא כיסוי ביטוחי.

פרופ' אנגלרד - לדעתו אין שום מניעה להלביש על ההסדר הזה של סעיף 3(ב) סיפא את העקרונות של סעיף 9(א) ו- (ב).

ומשמעות הדבר שבמקרה זה בתביעת ההשבה יכול לחזור לפי סעיף 9 לחייב אחר שיש לו התנהגות גרועה - ובמקרה שלנו זה נופל בחריג 9(א)(1) ללא כיסוי ביטוחי, ואולי גם לפי סעיף 9(א)(2) אם הוא הבעלים, והחזרה של רכב א' תהיה ב- 100% על נהג רכב ב' - כיון שכל האשם אצלו שנהג ללא כיסוי ביטוחי.

לעומ"ז אם לשניהם היה כיסוי ביטוחי - לא נפל פגם - והתובע החליט לתבוע רק את רכב ב', ואז חברת הביטוח יכולה לחזור רק מסעיף 3(ב) סיפא.

נסכם: לדעת אנגלרד - עצם העובדה שסעיף 9(ג) אומר שהוא לא פוגע בהסדר הקבוע בסעיף 3(ב), עדיין לא שולל את העובדה שניתן להלביש על הסדר זה את נושא סעיף 9(ב) בתנאי שתימצא התנהגות גרועה (פגם מוסרי).

כמובן שאחרים יטענו שאין הצדקה להלביש הסדר על הסדר.

**אין הלכה בעניין הזה.**

שיעור 16 – 24.3.03

ייחוד העילה

**סעיף 8 – ייחוד העילה;**

(א) מי שתאונת דרכים מקנה לו עילת תביעה על פי חוק זה, לרבות תביעה על פי ביטוח כאמור בסעיף 3(א)(2) ובסעיף 3(ד) לפקודת הביטוח, לא תהיה לו עילת תביעה על פי פקודת הנזיקין בשל נזק גוף, זולת אם נפגע בתאונה שנגרמה על ידי אדם אחר במתכוון.  
(ג) אין בהוראת סעיף קטן (א) כדי לגרוע מתביעה על פי פקודת הנזיקין של מי שאין לו עילת תביעה על פי חוק זה.

כלומר מי שיש לו עילה לפי חוק הפיצויים, אין לו עילה לפי פקודת הנזיקין. ולמי שאין עילה לפי חוק הפיצויים, אין מה שיימנע ממנו לתבוע לפי פק' הנזיקין. (אם יש עילה).

**סעיף 8(א) קודם מדובר בנזק גוף בלבד.**

אם נסע באופנוע ונגרם לו נזק גוף ורכוש, אז כנגד נזק גוף הוא תובע את המבטח האישי שלו, ולגבי נזק רכוש הוא יגיש תביעה לפי פק' הנזיקין כי ייחוד העילה מדבר רק על נזק גוף ולא על נזקי רכוש.

יש קושי שמדובר על כך שאין אפשרות להגיש תביעה לפי פק' הנזיקין. וכידוע האפשרות להגיש תביעה יכולה להיות מכל מיני סיבות אחרות.

ראשית מה דינן של עילות נזיקיות שאינן מופיעות בפקודת הנזיקין. לדוגמא; אחריות למוצרים פגומים.

לכאורה, מתוך לשון הסעיף עולה שרק פק' הנזיקין. אבל נראה שהכוונה היא בעצם לכל דיני הנזיקין ולא רק למה שנמצא ממש בפק' הנזיקין. (אנגלרד, וערכאות נמוכות).

לדוגמא; אדם טוען שהיצרן נתן לו רכב פגום ויגיד שיש לו עילה כיוון שזה לא מתוך פק' הנזיקין.

ובזה אין הלכה, אבל סביר להניח שביהמ"ש ירחיב את מושג פק' הנזיקין לכל תביעה בתביעה נזיקית.

**שאלה נוספת – לגבי עילה חוזית:**

דוגמא: אותו אדם שאחראי לפי חוק הפיצויים, אפשר לטעון שיש נגדו עילה בהפרת חוזה, נניח רכב של תיירים שנהג בצורה פראית וקריתה תאונה, יש כאן עילה נזיקית + עילה חוזית – בכל חוזה של מתן שירות יש תנאי מכללא שנותן השירות ייתן שירות בצורה סבירה.

או דוגמא אחרת אדם מתקן רכב במוסך, ויצא עם הרכב ולא היו בלמים והתהפך, יש לו תביעה לפי חוק הפיצויים נגד המבטח בביטוח אישי, אבל יש לו גם תביעה חוזית נגד בעל המוסך, (יש גם עילה נזיקית, אבל אנחנו לא יכולים לתבוע, בגלל ייחוד העילה).

בשאלה – אם ייחוד העילה חל גם על תביעות בעילה חוזית, לא הוכרעה ע"י בימ"ש העליון.

יש 2 פס"ד מחוזיים ששם בימ"ש המחוזי מציע דרכים שונות לגרום לכך שלא תהיה משמעות לתביעה החוזית:

1. אפשר להגיש תביעה חוזית, אבל לא תקבל יותר מחוק הפיצויים, זה בפס"ד דין נ' רצון.
2. למרות שכתוב "לא תהיה עילה לפי פק' הנזיקין" – הכוונה לא תהיה בכלל עילה. (פס"ד עיזבון מלמד נ' רותח).

**סיפא של סעיף 8 (א)** – "זולת אם נפגע בתאונה שנגרמה על ידי אדם אחר במתכוון".

הסיפא מסייג את ייחוד העילה ואומר מתי ייחוד העילה לא יחול.

כלומר, כל המחסום של ייחוד העילה לא חל כאשר מדובר במתכוון, ואפשר לתבוע אותו גם לפי פק' הנזיקין.

כמובן, שלא נוכל לתבוע פעמיים על אותו ראש נזק, ולכן אם תהיה עילה לפי חוק הפיצויים ולפי פק' הנזיקין הפיצויים צריכים להיות יותר גדולים, אז הוא יוכל לתבוע את ההפרש.

כאשר אנחנו מדברים על מי שגרם במתכוון - צריך לעשות אבחנה - אם מי שגרם במתכוון והתאונה באופן ישיר, יוצא שאין נפגע בת"ד - בגלל החזקה החלוטה הממעטת. ולכן זה לא רלוונטי כיוון שבמילא אין כאן זכות לנפגע מכוח חוק הפיצויים, ולכן לא נותר לו אלא לתבוע בנזיקין את מי שגרם לתאונה. ולכן, כל הרלוונטיות כאשר הוא עשה זאת במתכוון והנזק הוא עקיף - שאז יש לו עילה לפי חוק הפיצויים, ואין את מחסום ייחוד העילה.

לדוגמא; נניח והתאונה קרתה ע"י כך שאדם מסוים רוצה לסגור חשבון עם אדם אחר ומצמיד לו חומר נפץ לאוטו, ונניח והוא נפגע, לפי חוק הפיצויים זה לא ת"ד - כיוון שזה במתכוון ונזק ישיר. ולכן אין לו עילה.

מקרה שני; נוסע ממול עם אורות גבוהים בכוונה כדי לסנוור וכתוצאה מכך הנהג לא מבחין בעיכול הדרך ומתהפך ונפגע, כאן זה במתכוון אך הנזק לא ישיר, ולכן כאן הוא יתבע את המבטח בביטוח אישי, אבל כאן הוא יוכל לתבוע גם את הנהג המסנוור שעשה זאת בכוונה.

במקרה הזה התאונה נגרמה באמצעות רכב, אבל בהחלט יכול להיות שבמקרה זה, חברת הביטוח של הנהג שגרם במתכוון תצטרך לשלם, אא"כ יש סייג בפוליסה.

אבל בתאונה שאין רכב, התביעה תהיה נגד האדם. למשל; אדם מחבל בבלמים, וכאשר הנהג נוסע הוא מתדרדר ונפגע, כאן יש לו תביעה לפי חוק הפיצויים ולפי פק' הנזיקין.

שאלה: מה הדין לגבי אדם ששילם פיצויים לפי חוק הפיצויים, האם הוא יכול לחזור על האחראי לפי חוק אחר?

למשל; נניח והתיקון במוסך היה תיקון גרוע וכתוצאה מכך מישהו נפגע, חברת הביטוח צריכה לשלם.

ונשאלת השאלה: האם חברת הביטוח יכולה לחזור למי שאחראי לפי חוק אחר?

השאלה הזאת התעוררה בפס"ד חוסין והסנה.

ע"א 3765/95 חוסיין ואח' נ' ד"ר שלמה טורם פ"ד (5), 573.

אדם נפגע בת"ד והובהל לביה"ח ובמסגרת הטיפול קיבל טיפול רשלני וכתוצאה מכך הנזק גדל. הנפגע תבע את חב' הביטוח, מבחינתו גם החלק שנגרם ע"י רשלנות של ביה"ח היא בגדר ת"ד, המשמעות שהנפגע לא יכול לתבוע את ביה"ח בגלל ייחוד העילה.

**והשאלה**; האם חברת הביטוח רשאית לחזור על ביה"ח שהן אחראיים ע"פ דין אחר ולגבות את הכסף?

**וההלכה**: שאין לחייב לפי חוק הפיצויים זכות לחזור על חייב לפי דין אחר, לפחות מי שאחראי לפי פק' הנזיקין.

הש' אור אמר: אני לא רוצה לחוות את הדעה האם יש לאותו חייב לפי חוק הפיצויים אפשרות לחזור על חייב מכוח הפרת חוזה, כיוון שזה כרוך בשאלה מקדמית האם לנפגע עצמו יש אפשרות לתבוע לפי חוק החוזים.

**הרעיון הוא כזה** - כמו שלא מאפשרים לנתבע עצמו לתבוע חייב לפי דיני הנזיקין, כך גם אין זכות חזרה לחייב לפי חוק הפיצויים ששילם, לחייב אחר לפי דיני הנזיקין.

כפי שעדיין אין תשובה לשאלה האם ייחוד העילה מונע מהנפגע לתבוע בעילה חוזית, כך הש' אור נמנע מהשאלה האם חייב לפי חוק הפיצויים יכול לתבוע חזרה מחייב אחר לפי חוק החוזים.

אבל התוצאה היא לא טובה, כי יש פגיעה באלמנט ההרתעתני, כי רופא עשוי להתרשל בטיפול באדם שנפגע בת"ד, כי לא יוכלו לפגוע בו בשל ייחוד העילה.

**שאלה**: גד נסע במכוניתו ולקח כנוסעת את רחל, ומכונית שלא צייתה לתמרור עצור התנגשה בו - במכונית נהג דן. וגד ורחל נפגעו.

מתברר שגד שכח לחדש את פוליסת הביטוח חודשיים.

לגד, לא עומד ייחוד העילה ויכול לתבוע את דן, והנוסעת תובעת את קרנית. קרנית תשלם והיא תחזור לנהג (גד) מכוח סעיף 9(ב), היות והאשם מוטל על גד, קרנית תחזור אליו ב-100%, והוא יצטרך לשלם.

**והשאלה** האם גד יכול לחזור על דן?

**והתשובה**: לא. כי פה הוא תובע כחייב לפי חוק הפלת"ד, (גם הוא וגם קרנית חייבים לרחל), ולכן הוא לא יכול לחזור לדן לפי פקני"ז. מה שאין כן לגבי הפגיעה שלו הוא יכול לתבוע את דן, כי אין לו את מחסום ייחוד העילה.

**שאלה**: האם חייב לפי חוק הפיצויים ששילם יכול לחזור לפי פק' הנזיקין למי שגרם לתאונה במתכוון?

**פרופ' אנגלרד אומר**: שחב' הביטוח **ששילמה** - יכולה לחזור על נהג שפגע במתכוון.

ניח ראובן רצה לגרום לתאונה ולפגוע בשמעון, ופגע בבלמים ושמעון נפגע בת"ד, והוא תובע את חברת הביטוח. האם חב' הביטוח ששילמה כסף יכולה לחזור לראובן?

**והתשובה**: כן. כמו שאין מחסום העילה לתובע, גם החייב לפי חוק הפיצויים יכול לחזור אליו.

אם ברכב הזה נסעה נוסעת תמימה – אז תישאל השאלה – האם ייחוד העילה נכללת גם על מי שלא התכוונו לפגוע ופגעו בו.

**לסיכום:** כפי שהנפגע עצמו רשאי לחזור לפוגע במתכוון, כך (לדעתו של אנגלרד) גם החייב לפי חוק הפיצויים ששילם, יוכל לחזור אל מי שגרם לתאונה במתכוון. (רק על הסכום ששילם).

### תביעות מטיבים

**מטיבים** - זה אדם שאין לו נגיעה לעצם קרות התאונה, אבל הוא מטיב את הנזק, בכסף או שווה כסף. למשל, עובד שנעדר מהעבודה בגין ת"ד, והמעביד משלם לו כסף על חודש שלא עבד - הוא מטיב.

ונשאלת השאלה מה דינם של מטיבים, האם מטיב כזה יכול לחזור על החייב לפי חוק הפיצויים?

הסוגיה של המטיבים וזכותם להיפרע, מעוגנת בחוק מיוחד ושמו - **חוק לתיקון דיני הנזיקין האזרחיים (הטבת נזקי גוף)**, תשכ"ד - 1964. ונקרא בקצרה: חוק להטבת נזקי גוף.

**ובסעיף 1:** הגדרה:

"**הטבת נזק**" - הוצאות שהוצאו או שירות שניתן כדי לתקן נזק גוף, למנוע מניזוק החמתו של נזק או נזק נוסף או להקל מסבלו, לרבות תמיכה שניתנה לניזוק למחייתו ולמחייט בני ביתו שנצטרך לה עקב הנזק, וכו'.

**סעיף 2 -** קובע את זכותו של המטיב להיפרע מן המזיק.

גרם אדם לזולתו נזק גוף, רשאי מי שהיטיב את הנזק להיפרע את הטבת הנזק מן

המזיק עד כדי סכום שהמזיק היה חייב למוטב על פי כל דין בשל גרימת נזק הגוף

אלמלא הוטב הנזק על ידי המטיב.

התנאי הראשון - רק על העבר - על מה ששילם, ולא על הטבה עתידית.

התנאי השני - לא יכול לקבל יותר מהסכום שהמזיק היה צריך לשלם לנפגע.

### סעיף 4

לענין חוק זה אין נפקא מינה אם המטיב פעל לפי חובה שבדין או שבהסכם או שפעל בהתנדבות;

כלומר, הסיבה שהאדם הטיב עם חברו איננה חשובה.

### סעיף 5 - סבירותה של הטבת הנזק

"אין להיפרע לפי חוק זה אלא הוצאות, שכר שירות ודמי תמיכה סבירים..."

המשמעות שהמטיב לא יוכל לפזר כסף בחוסר סבירות.

## ישנם 2 מטיבים סטטוטוריים עיקריים

1. המדינה.
  2. ביטוח לאומי.
- בחוקים שקובעים שהמדינה או הביטוח לאומי הם המטיבים, המדינה או המל"ל חייבים לשלם. (כמובן בהתאם להוראות החוק).
- שם גם נקבע זכות החזרה למזיק. ושם יש דבר נוסף שלא מופיע בחוק הטבת נזקי גוף, שההתייחסות איננה רק למה שהטיב בעבר, אלא המדינה וביטוח לאומי יכולים לחזור אל המזיק ולדרוש ממנו לא רק את התגמולים ששילמו, אלא גם מה שעתידים לשלם. (יש לוחות של חישובים).
- אקטוארייה - שעושים חשבון איזה סכום עשוי אדם לקבל עד סוף תוחלת חייו. ועבודת אקטוארייה חשובה משום שהיא כרוכה בהיוון - כמה צריך לשלם לעתיד, והסכום הזה יינתן בסכום אחד.

## תביעות של המדינה כמטיבה

- מי חייב לפצות נפגע כאשר מדובר ברכבים שבעלות המדינה?
- כל בעל רכב מטילים עליו לשלם פרמיות לחברת ביטוח שתשלם לו ביטוח אישי וביטוח אחריות. והסיבה שמחייבים - בגלל שלא סומכים על חוסנו הכלכלי. ולכן, זאת חובה שמוטלת על כל בעלי הרכבים לפנות לחברת הביטוח.
- ונשאלת השאלה: מה קורה למדינה?
- ואומר החוק שהמדינה איננה צריכה לקנות פוליסות ביטוח בחב' ביטוח מסחריות, והיא בעצם צריכה לשלם, לכן אנחנו קוראים לה "מעין מבטחת".
- פירוש: אדם שנוהג ברכב צבאי ונפגע, המדינה משלמת כעין מבטחת בביטוח אישי. הוא הדין אם הרכב הצבאי היה מעורב בתאונה ונפגע צד ג', שוב אין מטיבה, המדינה חייבת בחובת תשלום. כעין מבטחת בביטוח אישי.
- וזה מופיע בפק' **ביטוח רכב מנועי**.
- סעיף 6** אומר: רכב שסעיף 2 לא חל עליו. (סעיף 2 מחייב פוליסת ביטוח).
- סעיף 6 א** - חובת פיצוי.

"מי שפטור מחובת ביטוח לפי סעיפים 4 עד 6 יהא חייב לתת כל פיצוי שמבטח היה חייב לתת אילו הייתה קיימת פוליסה לפי סעיף 3".

יש לציין כי זה הביטוח של המדינה יחול על האורגנים של המדינה שהותר להם לנהוג, וכן מי שמקבל היתר לנהוג. אך אם אין היתר וקרחה תאונה, המדינה לא תפצה, וצד ג' יתבע את קרנית.

## גמלאות לחיילים שנפגעו

- מבחינת המדינה יש מסי' גמלאות שהמדינה צריכה לשלם, וזה אותו חוק שמחייב את המדינה לשלם גמלאות לחיילים תוך כדי פגיעה בשירות או לתלויים.
- אלה 2 חוקים שמאוד דומים (אחד לחייל פצוע ואחד לחייל שנהרג).
1. לחייל שנפגע - **חוק הנכים (תגמולים ושיקום)**, תש"ט - 1949.
  2. לתלויים - **חוק משפחות החיילים שנפגעו במערכה (תגמולים ושיקום)**, תש"י - 1950.



הגשת התביעה היא אל קצין התגמולים – שבודק אם התאונה הייתה "תוך כדי ועקב" השירות, אז הוא יכיר בתביעה, ואם החייל נפצע הוא עובר וועדות רפואיות הקובעות אחוזי נכות. (קצין התגמולים מייצג את המדינה).

מאוחר יותר נחקק חוק המאפשר לחיילים לתבוע כאשר התאונה קרתה במהלך השירות, אך לא עקב השירות.

שיעור 17 – 31.3.03

פגיעות מטיבים

המדינה משלמת תגמולים לפי מס' חוקים ;

ונתמקד ב- 2 מקרים :

3. לחייל שנפגע – חוק הנכים (תגמולים ושיקום), תש"ט – 1949.

4. לתלויים – חוק משפחות החיילים שנשפו במערכה (תגמולים ושיקום), תש"י – 1950.

2 החוקים הללו מתייחסים לחיילים שנפגעו "תוך כדי ועקב השירות הצבאי". החוק

הראשון עוסק בחיילים שנפגעו. והחוק השני במקרה והחיילים נהרגו.

נתייחס יותר למקרה הראשון של החייל הפצוע (ומזה ניתן להסיק גם לתביעה של המשפחה אם החייל נהרג).

בין הסיכונים שחייל יכול להיפגע בתוך השירות זה ת"ד. החוק רחב והוא עוסק גם במחלות של חיילים, אבל אנחנו נתייחס יותר לת"ד.

חייל שנפגע ברכב, זה יכול להיות גם רכב אזרחי (של המדינה) וגם צבאי. ולכן, אם מדובר ברכב אזרחי או צבאי, אפשר להגיש תביעה כנגד המדינה ולא נגד חברת ביטוח.

אבל ככל שמדובר ברכבים של המדינה צריכים להיות ערים לכך שבסיטואציות מסוימות יש חסינות למדינה. והחסינות מתייחסת בהתאם לחוק הנזיקים האזרחיים (אחריות המדינה), תשי"ב - 1952, בחוק זה מופיעות סיטואציות בהן המדינה חסינה כנגד תביעות לפי דיני הנזיקין, וההוראות האלה הוחלו גם על חוק הפיצויים, וזאת מכוח הוראה מיוחדת שנמצאת בסעיף 22(ב) לחוק הפיצויים. ושם נאמר :

(ב) בנסיבות שבהן אין המדינה אחראית בנזיקים לפי אחד הסעיפים 5 עד 7 לחוק הנזיקים האזרחיים (אחריות המדינה), התשי"ב - 1952, היא תהא פטורה מאחריות גם לפי חוק זה או לפי פקודת הביטוח, והוא הדין במי שפטור מאחריות בנזיקים לפי סעיף 7 לחוק האמור.

סעיף 6 (א) - לחוק הנזיקים האזרחיים (אחריות המדינה), תשי"ב - 1952

6. חבלה שנגרמה בשירות צבאי [תיקון: תשל"ב]

(א) אין המדינה אחראית בנזיקים על חבלה שנחבל אדם ועל מחלה או החמרת מחלה שנגרמו לו בתקופת שירותו הצבאי עקב שירותו הצבאי.

במילים אחרות: חיילים שנפגעו תוך כדי ועקב השירות, זכאים לתגמולים. אך מצד שני אין להם עילת תביעה כנגד המדינה.

סעיף 6 (ב)

"שירות צבאי", בסעיף זה, פירושו כבחוק הנכים (תגמולים ושיקום), תש"ט – 1949.

כלומר, כדי שלא תהיינה פרשנויות שונות - אותה הגדרה של שירות צבאי שמקנה תגמולים, זה אותה הגדרה לנסיבות שאין לו תביעה.

סעיף 7 (א) - לחוק הנזיקים האזרחיים.

7. מוות שנגרם בשירות צבאי [תיקון: תשל"ב]

(א) אין המדינה אחראית בנזיקים על מותו של אדם שבא כתוצאה מחבלה שנחבל או ממחלה או מהחמרת מחלה שנגרמו לו בתקופת שירותו הצבאי עקב שירותו הצבאי. כלומר, אם חייל נהרג, המשפחה זכאית לתגמולים, אבל אין לה תביעה כנגד המדינה.

### סעיף 7 (ב)

"שירות צבאי", בסעיף זה, פירושו כבחוק משפחות חיילים שנספו במערכה (תגמולים ושיקום), תש"י - 1950.  
על מנת שלא יהיו פרשנויות שונות - הכניסו את אותה ההגדרה.

### סעיף 7 ב - פטור מאחריות בנזיקים שלוחי המדינה.

(א) בנסיבות שבהן אין המדינה אחראית בנזיקים לפי אחד הסעיפים 5 עד 7, יהא פטור מאחריות כאמור גם מי שבגללו הייתה המדינה אחראית בנזיקים אילולא הסעיפים האמורים.  
כלומר, ההכוונה בעצם לעניין חוק הפיצויים לכך שלא רק המדינה חסינה, אלא, גם הנוהג ברכב של המדינה חסין.

בעבר סעיף זה לא היה קיים, ונוצר מצב שצד ג' שנפגע בת"ד שבה מעורב רכב צבאי הנהוג ע"י חייל, בהנחה והנפגע היה חייל שנפגע תוך כדי ועקב השירות, הוא מנוע מתביעה כנגד המדינה, אבל הוא היה תובע את החייל כי הוא לא חסין, והחייל לא יכול לחזור למדינה בשל חסינותה. היה מקרה כזה - והמדינה בהתנדבות התייצבה מאחורי החייל ושילמה במקומו אע"פ שלא הייתה חייבת לפי הדין. ולכן הוסף הסעיף, שמשמעותו שדין הנהג כדין המדינה, ואם המדינה חסינה בסיטואציה מסוימת, אז גם הנהג חסין.

### נבדוק איך העסק עובד, נתאר 5 סיטואציות ונבדוק מה מגיע.

1. הרכב המעורב הוא רכב צבאי, מי שנפגע הוא אזרח.

כדי שהמדינה תהיה חסינה צריך 3 תנאים:

- |                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| 1. רכב צבאי.            | "תוך כדי ועקב השירות". |
| 2. הנפגע-חייל.          |                        |
| 3. תוך כדי ועקב השירות. |                        |

א"כ היות ואזרח נפגע התנאי השני לא מתקיים, ולכן כמובן שהוא לא יוכל לתבוע תגמולים, ולכן אין שום מניעה שיכול לתבוע פיצויים מאת המדינה, לפי חוק הפיצויים.

2. רכב צבאי, והנפגע חייל - (נוסע או הולך רגל), אבל זה לא היה עקב השירות.

תשובה: לא קיים התנאי לקבלת גמלאות, ומצד שני אין חסינות למדינה, כיוון שזה לא היה "תוך כדי ועקב השירות", ולכן הוא יתבע את המדינה לפי חוק הפיצויים.

3. הרכב הוא רכב צבאי והחייל נפגע "תוך כדי ועקב השירות".  
תשובה: תובע את המדינה תגמולים ולא פיצויים, כי למדינה יש חסינות.
4. חייל נפגע "תוך כדי ועקב השירות", אבל הרכב המעורב הוא רכב אזרחי.  
תשובה: מגיע לו תגמולים – כי הוא נפגע "תוך כדי ועקב השירות".  
והוא יכול לתבוע תביעה לפי חוק הפיצויים כנגד הנוהג וחברת הביטוח של הרכב האזרחי. אבל אין אפשרות לקבל "גם וגם".  
כלומר הוא צריך לבצע בחירה, אם הוא בוחר במסלול של חוק הפיצויים – אזי הוא מאבד את הזכות שלו לתבוע תגמולים מקצין התגמולים. ואם הוא תובע מהמדינה את התגמולים הוא לא יכול לתבוע מהנוהג וחברת הביטוח פיצויים לפי חוק הפיצויים.  
אבל אם תובע את התגמולים, הזכות שלו לתבוע לפי חוק הפיצויים עוברת למדינה – והיא תתבע בתור מיטיבה את הסכום שהיא משלמת במסגרת תגמולים לחייל. ולמדינה יש זכות יותר מכל מיטיב אחר, כי יש הוראה ב-2 חוקים אלה שיש למדינה זכות לתבוע כמיטיבה לא רק על תשלומים ששילמה בעבר, אלא גם אקטוארייה – כמה היא אמורה לשלם בעתיד.  
אבל המדינה כמו כל מיטיב לא יכולה לקבל יותר ממה שתיתן לחייל, ולא לקבל יותר ממה שהמזיק היה חייב לשלם, לפי התקרה הנמוכה מהשניים.
5. החייל שנפגע תוך כדי ועקב השירות – הוא הולך רגל שנפגע בתאונה מעורבת, כאשר אחד הרכבים הוא רכב אזרחי והשני הוא רכב צבאי.  
קודם הוא זכאי לתגמולים מהמדינה משום שנפגע תוך כדי ועקב השירות. דבר שני הוא נפגע גם ע"י רכב אזרחי – אבל את המדינה הוא לא יכול לתבוע בפיצויים כי יש לה חסינות. אך חסינות זו לא תעמוד לרכב האזרחי והוא יוכל לתבוע אותו לפי חוק הפיצויים.  
ולכן, אם הוא בחר לתבוע את המדינה תגמולים, אז המדינה הרי עומדת תחת החייל ויכולה לחזור במקומו אל הרכב האזרחי. והיא לא תתבע רק באופן יחסי, אלא תתבע את כל סכום הפיצויים מהרכב האזרחי, כי המדינה אינה עומדת תחת הנוהג אלא תחת החייל – ולחייל יש זכות של "ביחד ולחוד" – הכל, ולכן המדינה יכולה לתבוע הכל מחברת הביטוח האזרחי.  
ואם החייל בחר לתבוע את הרכב האזרחי – והביטוח שילם הכל, הוא לא יכול לתבוע את המדינה כי חסינות המדינה היא מהותית, היא לא בגדר חייבת ולכן היא חסינה גם מאפשרות חזרה.
- רואים שמתוך 5 הדוגמאות, רק ב-2 הסיטואציות האחרונות בלבד מתעוררת שאלת הבחירה וכאן נכנסים בשיקולים לאיזה מסלול תביעה לפנות.  
מתגמולים – יש הטבות, ואם יש החמרה קצין התגמולים יפצה. לעומת זאת, לפי חוק הפיצויים בד"כ התשלום הוא חד פעמי. מצד שני צריך לבדוק אם הוא יכול להוכיח הפסדים ואז הפיצוי גדול יותר.  
ההחלטה לא חייבת לבוא מייד את מי לתבוע. אין בעיה בתחילה לנהל את התיק ב-2 ערוצים. אבל קבלת הפיצויים שוללת את האפשרות לקבל פיצויים מן הערוץ השני.

ואם קבלת כסף מקצין התגמולים זה לא שולל את הדרך לנהל את המשפט לפי חוק הפיצויים, אבל לפני קבלת הפיצויים צריך לקבל את אישור קצין התגמולים ולהגיע להסדר איך יהיה החזר כספי התגמולים שהוא קיבל.

#### ההלכה בעניין החזרה נקבע בפס"ד ע"א 1162/96 הילה וייס נ' מדינת ישראל.

שם מסבירים את הטכניקה של אפשרות הבחירה. ולכן, אם לא בטוחים אפשר להוביל ב-2 המסלולים עד לרגע שהוא מקבל פיצויים לפי חוק הפיצויים, אבל קבלת הפיצויים מקצין התגמולים לא חוסמת את הדרך לפי חוק הפיצויים, כל זה בתנאי שתהיה הסכמה מקצין התגמולים, כיוון שהוא שילם לך כסף.

#### ביטוח לאומי

הביטוח לאומי הוא מטיב - המטיב מס' 1 מבחינת מס' האנשים וסכומי הכסף. הביטוח הלאומי משלם גמלאות מכוח כל מיני חוקים, הוא מטיב סטטוטורי, הוא משלם לאנשים שבראותם נפגעה, הפגיעה יכולה להיות גם מכוח ת"ד.

#### 2 הוראות רלוונטיות;

1. נכות כללית.
2. נכות עבודה.

#### נכות כללית

נחשב כל אדם שמעל גיל 18 כאשר נכותו הרפואית היא לפחות 40%, וההשפעה על כושר העבודה היא של 50% לפחות.

מכאן למדים שנכה כללי יכול להיות מכול הסיבות. וזה יכול להיות גם מלידה, או אם מישהו הכה אותו, נזיקין, מחלה, וגם פגיעה מת"ד.

#### נכה עבודה

אדם יכול להיחשב כנפגע בתאונת עבודה, כאשר נפגע מכל מיני סיבות במקום העבודה - החליק במקום העבודה וגם אם נפגע בת"ד - לא רק תוך כדי ועקב העבודה, אלא גם בדרך לעבודה, וזה בעצם מגדיל את מס' נפגעי תאונות העבודה.

בניגוד לחוק הקודם שבו היו לנו מקרים שחייל זכאי לפי חוק הפיצויים וגם לתגמולים, הוא יכול לתבוע או כאן או כאן.

אבל בת"ד אין את המושג "או או" - אין בעיה לתבוע "גם וגם", גם לפי חוק הפיצויים וגם את ביטוח לאומי.

#### חוזרים חזרה למדינה

לאור הטענות שלא יעלה על הדעת שחיילים ששרתים בצבא יישארו חשופים והמדינה לא תכיר בהם, נחקק חוק - **חוק תגמולים לחיילים ולבני משפחותיהם (חבלה שלא בעת מילוי תפקיד), התשמ"ח - 1988.**

כלומר, החוק הזה מאפשר בנסיבות די מצומצמות גם לחייל שנפגע בת"ד שלא עקב השירות הצבאי לפנות לקצין התגמולים. אבל יש הגבלות;

1. חייל בשירות סדיר.
  2. הפגיעה לא חייבת להיות עקב השירות הצבאי, אלא מספיק שזה במהלך השירות, וזה יכול להיות גם בחופשה, אבל יש הגבלות:
    - 1) בתנאי שזה לא היה בעת נפקדות (כלומר, רק בחופשה מאושרת). אבל אם הוא נפקד הוא לא יהיה זכאי לפיצוי.
    - 2) גם כשיש חופשה, המגבלה שזה ייעשה תוך 14 ימים הראשונים. אם זה יותר מ-14 ימים, זה לא נכלל בחוק.
    - 3) אם עסק בעבודה תמורת תשלום וקרטה תאוונה, אפילו אם אשרו לו לעבוד – זה לא נכלל בחוק, אלא אם האישור היה עקב מצוקה כלכלית קשה.
  3. פגיעה קשה מ-20% ומעלה.
- לכן, חייל אם נפגע, אמנם לא עקב השירות אבל בתוך השירות, רשאי לפנות לקצין התגמולים.

**מקרה:** רכב צבאי חייל בשירות סדיר חייל נפגע ב-14 ימים הראשונים בחופשה מאושרת ונכות 30%.

הוא לפי החוק הזה רשאי לפנות לקצין התגמולים. ובמקרה זה המדינה לא חסינה כי זה לא עקב השירות ואז יש לו אפשרות לבחור אם לתבוע תגמולים או לפי חוק הפיצויים.

באותן נסיבות שאין חב' ביטוח ותפקיד קרנית לשלם, אז אפשרות הבחירה מול קרנית. מבחינת המדינה היא מעל הכל.

**לדוגמא:** חייל תוך כדי ועקב השירות נפגע ע"י רכב נמלט (פגע וברח). יש לו תביעה לפי חוק הפיצויים כנגד קרנית. אך הואיל וזה תוך כדי ועקב השירות, הוא יכול לפנות למסלול תביעה כנגד המדינה (תביעה כנגד קצין התגמולים), והמדינה חוזרת לאחראי לפי חוק הפיצויים והיא תתבע את קרנית. קרנית משלמת כאשר אין מבטח לפי חוק הפיצויים.

במקרה הזה המדינה מעל הכל, ולכן יפנו קודם לקרנית, אך אם בחר לתבוע את המדינה, המדינה תוכל לחזור לקרנית ולקבל שיפוי על ההוצאות כמיטיבה.

**מקרה:** חייל בחופשה נפגע כהולך רגל בתאוונה מעורבת – רכב צבאי ורכב אזרחי.

אם יתבע את האזרחי, חברת הביטוח תוכל לחזור חצי על המדינה, כי במקרה כזה אין למדינה חסינות כיוון שזה לא עקב השירות.

אם יתבע את קצין התגמולים, הוא בעיקרון, יכול לתבוע את הכל מחברת הביטוח כיוון שהוא במקומו של הנפגע, אבל בפועל רק חצי כי חברת הביטוח תחזור על המדינה כי אין לה חסינות.

#### שיעור 18 – 7.4.03

#### ביטוח לאומי כמיטיב

#### נפגעי ת"ד שהם גם תאונת עבודה

אנו מדברים על תאונת דרכים ותאונת עבודה, כלומר זה עונה על 2 הקריטריונים, זה מקנה זכות תביעה לפי חוק הפיצויים ומקנה זכות לגמלאות מהמוסד לביטוח לאומי.

כאן אין עניין של חסינות (כמו המדינה) הם רשאים לתבוע גם וגם.

כשמדובר בתאונת עבודה, זה יכול להיות כתוצאה מת"ד ויכול להיות גם כתוצאה מתאונות אחרות. שזה תביעות נזיקיות.

בעבר כשנקבע ההסדר עדיין לא היה חוק הפיצויים. המבנה היה מבוסס על הסדר שבו

ת"ד הייתה גם תביעה נזיקית.

הקושי נוצר ברגע שנחקק חוק הפיצויים ובאופן אוטומטי קבע, שההסדר שחל לפני על עוולות נזיקיות יחול גם על חוק הפיצויים. לא היו ערים לכך שהחייבים לפי חוק הפיצויים הם אחרים הם לא מבוססים על אשם. ולא חשבו על ההשלכות. זה יצר תוצאות אבסורדיות.

מצד אחד ת"ע, מצד שני עוולה נזיקית.

באשר לעוולה הנזיקית ההסדר עושה הבחנה לגבי המעוול:

אפשרות אחת: שהמעוול הוא מעביד – תביעה כנגד המעביד.

אפשרות שנייה: שהוא צד ג' (לא מעביד) – תביעה נגד צד ג'.

איך יודעים אם תביעה היא כנגד המעביד או כנגד צד ג'?

בודקים האם המעביד אשם או לא? לדוגמא: אם עובד שכיר עבד בבית חרושת וידו נכנסה למכונה ונכרתה, כנגד מי נגיש תביעה נזיקית? כנגד המעביד. זו ת"ע. יש עילה נזיקית נגד המעביד.

דוגמא לתביעה כנגד צד ג': המעביד שולח את העובד השכיר למוסך לקחת חלק חילוף. העובד נכנס למוסך ויש כתם שמן ונפגע. זו ת"ע כי זה היה במסגרת העבודה "תוך כדי ועקב". וזו גם תביעה נזיקית כנגד בעל המוסך. ולכן, תביעה נגד צד ג' היא כאשר התביעה מוגשת לא כנגד המעביד.

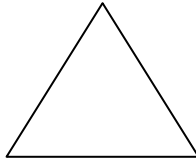
#### תביעה מעורבת

מעביד שולח עובד לעבוד במקום מסוים ולא דואג לנעלים מתאימות והעובד החליק ונפל. תביעה נגד המעביד שלא סיפק נעלים מתאימות. ותביעה נגד צד ג' – נגד המקום שהתרשלו. זו תביעה מעורבת.

ככל שמדובר על תביעות נזיקין אז זה ברור והגיוני. כשנעבור לחוק הפיצויים אז יהיה קשה להבחין ולא יראה הגיוני. כי נזיקין תלוי באשם, ואשם לא קשור לחוק הפיצויים.

ההסדרים של המשולש שכולל: מזיק – נפגע – מיטיב (מל"ל).

מזיק



נפגע

(מל"ל) מטיב

ההסדר יהיה שונה בתביעה נגד מעביד. וההסדר שונה כשהתביעה נגד צד ג'. הנתבע יכול לתבוע את המל"ל ולקבל גמלאות בהתאם לנכות ויכול לתבוע את המזיק ולקבל פיצויים. (גם וגם). אך לא יקבל יותר מכדי נזקו. כלומר ינכו את הכספים שהנפגע קיבל מהמל"ל. כי אחרת אם יקבל גם מהמל"ל וגם מהמזיק, יוצא שהוא קיבל יותר מהנזק.

הנפגע למעשה מקבל את כל הנזק, חלק מהמל"ל וחלק מהמזיק, אך לא מקבל פעמיים.

כאשר יש שני סוגי תביעות;

**תביעה נגד מעביד – הוראה מפורשת סעיף 82 א לפק' הנזיקין:**

"המבוטח לפי חוק הביטוח הלאומי, לרבות התלוי בו שהיו זכאים לפי פקודה זו עקב מאורע אחד גם לפיצויים מן המעביד, וגם לגימלה תנוכה הגימלה מסכום הפיצויים שהיו מגיעים להם ממעבידם אילולא סעיף זה".

לעניין תביעות נגד המעביד יש הוראה מפורשת שקובעת שיש לנכות את הסכום מהמעביד.

**בתביעה נגד צד ג' – אין הוראה מקבילה בחוק, אך הפסיקה השלימה כך שבשני המצבים יש לנכות מסכום הפיצויים שחייב המזיק לנפגע את סכום הגמלאות שזכאי הנפגע לקבל מהמל"ל.**

זכות המל"ל לחזור למזיק ולדרוש ממנו שיחזיר לה את הכספים שנתנה. זכות המל"ל כמיטיב היא מיוחדת ביחס למיטיבים אחרים זכאים גם מה שכבר נתנה בעבר וגם מה שעתידה לתת.

**חוק הביטוח הלאומי – סעיף 328 (א)**

(א) היה המקרה שחייב את המוסד לשלם גמלה לפי חוק זה משמש עילה גם לחייב צד שלישי לשלם פיצויים לאותו זכאי לפי פקודת הנזיקין, או לפי חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, רשאי המוסד או מעביד שאושר לכך לפי סעיף 343 לתבוע מאותו צד שלישי פיצוי על הגמלה ששילמו או שהם עתידים לשלמה.

יוצא שההסדר הוא אותו דבר גם בתביעות נגד מעביד וגם נגד צד ג'.

**סעיף 82 (ג) לפק' נזיקין.** קובע – שאין לביטוח לאומי זכות חזרה ממעוול או אחראי כשמדובר בתביעות נגד המעביד.

אם התביעה כנגד המעביד – אין זכות חזרה למל"ל. המל"ל שילם לניזוק ולא יכול לחזור למעביד.

אם התביעה כנגד צד ג' – יש למל"ל זכות חזרה על המזיק.



וההיגיון לכך, כי המעביד כל חודש משלם ביטוח לאומי מידי חודש – ביטוח מעבידים. ולכן הגיוני שאין זכות חזרה על המעביד.

אם המעביד לא יעשה זאת אז המל"ל ישלם לעובד אך יתבע מהמעביד להחזיר את הכסף, כי המעביד לא שילם ביטוח לאומי.

#### **דוגמא: לתאונת עבודה ותאונה נזיקית.**

אדם עבד במפעל הכניס ידו למכונה לא מגודרת והיד נפגעה. הוא מגיש תביעה כנגד המעביד שהתרשל. הואיל וזה תאונת עבודה, הוא תובע את המעביד, ויש לו תביעה גם כנגד המל"ל. ונניח והנזק הוא 100,000 ש"ח. והמל"ל שילם גימלאות בסך 30,000, מסכום הפיצויים ינכה המעביד את סכום הגמלאות. ואם הוא יעשה ביטוח חבות מעבידים אז חברת הביטוח תשלם.

**מצב סופי:** מהמזיק יצא 70,000, בגלל שהמל"ל הוציא 30,000, והוא לא חוזר על המעביד. והנפגע מקבל את כל נזקו.

#### **דוגמא לתביעה כנגד צד ג'**

עובד נשלח למוסך ע"י המעביד, והחליק על כתם שמן ונפגע, יש ת"ע, אך האשם מבחינה נזיקית הוא על בעל המוסך – צד ג'. ונניח כמו במקרה הקודם שסכום הפיצויים שמגיע לנפגע הוא 100,000, והמל"ל שילם 30,000, במקרה זה: המזיק ינכה מסכום הפיצויים את הגמלאות וישלם לנפגע 70,000, אך המל"ל חוזר על צד ג' ותובע אותו על 30,000.

**מצב סופי:** המזיק משלם לניזוק – 100,000. הנפגע מקבל מלא נזקו – 100,000, והביטוח לאומי לא משלם כלום.

הביטוח הלאומי אין לו עניין להגיש תביעה נגד המעביד. לעומת זאת, כאשר מדובר בתביעה כנגד צד ג' ויש אפשרות לחזור, יש למל"ל אינטרס בשיתוף פעולה של הנפגע כדי שיעזור לו לחזור על המזיק – שהוא צד ג'.

איך בחוק בא לידי ביטוי האינטרס?

ההסדר הזה פועל בעיקרון של מקל וגזר. כלומר אם העובד איננו משתף פעולה עם המל"ל בהתאם להוראות החוק הוא צפוי לסנקציה עונשית. ואם ישתף פעולה הוא זכאי להטבה.

#### **הסנקציה קבועה בסעיף 328(ב) לחוק הביטוח הלאומי:**

"הזכאי לגמלה לפי חוק זה חייב להושיט כל עזרה ולנקוט כל פעולה סבירה כדי לסייע למוסד במימוש זכותו לפי סימן זה, ולא יעשה כל פעולה העלולה לפגוע בזכויות המוסד לפי סימן זה או למנוע בעד מימושה: עבר הזכאי לגמלה על איסור לפי סימן זה, או לא עשה את המוטל עליו לפיו, רשאי המוסד לשלול ממנו את הזכות לגמלה, כולה או מקצתה".

#### **ההטבה – קבועה בסעיף 330 (ג).**

"הגיש הזכאי לגמלה תביעה לפיצויים נגד הצד השלישי, ובאותה שעה לא הוגשה תביעת המוסד לפי סעיף 328(א), והזכאי לגמלה הודיע למוסד על הגשת תביעתו, יהא הזכאי לגמלה זכאי לפחות ל- 25% מסך כל הפיצויים שנפסקו באותה תביעה".

וההטבה – פירושה, שלעולם לא יצא מצב שהנפגע יצא ממשפט כזה שידין ריקות, לפחות הוא יצא ובידיו 25% מסכום הפיצויים.

#### ניקח דוגמא:

נניח סכום פיצויים כולל הוא 100,000. וסכום תגמולי המל"ל – הוא 85,000. (יכול להיות גם 100,000).

ביטוח לאומי נותן דמי פגיעה – אם נפגע פגיעה רצינית 20% ומעלה – צריך להיבדק ע"י וועדה של המל"ל. עושים חישוב – לוקחים משכורת חודשית של  $\frac{1}{4}$  השנה האחרונה. ע"מ לבדוק את משכורתו הממוצעת. נניח משכורתו החודשית הממוצעת של  $\frac{1}{4}$  שנה האחרונה היא 10,000.

בסיס המל"ל נמוך יותר – 75%.

אם הנכות היא 100% הוא יקבל 7,500 כל חודש.

אם הנכות היא 20% - הוא יקבל בהתאם – 1,500.

והוא יקבל את הסכום הזה כל חייו. לכאורה, זה לא הגיוני כי זה עבור אובדן כושר עבודה. ולכאורה היה צריך לקבל רק עד שיצא לפנסיה, אך ההגיון לא קשור. ונקבע שמקבל סכום זה כל חייו.

תקנה 15 – מתחשבת בכך שכושר עבודה ירד, והיא יכולה להוסיף עד 50% נכות. אם הייתה 20% נכות אז אפשר להגיע ל-30%.

#### פיצויים שקובע ביהמ"ש

פיצויים שקובע ביהמ"ש לפי פקי הנזיקין ולפי חוק הפיצויים – מבוססים על ראשי נזק. הוצאות טיפול, הפסד השתכרות לעתיד, כאן צריך להפסיד בפועל.

אם חוזר לעבוד אז יש להפסיק לשלם על הפסד השתכרות. לעומת מל"ל אותם אחוזי נכות לא משפיעים על כל בעל מקצוע – 20% נכות על רגל ישפיעו על כדורגלן, אך לא על איש היי-טק.

בימ"ש עושה חישוב עד הפרישה לפנסיה אך לא כל חייו. יש מדדים לכאן ולכאן. יש

סיטואציות שמל"ל יהיה יותר גבוה. אך בד"כ פיצויים הם כמעט תמיד יותר.

יכול להיות שבימ"ש יקבע שבגלל שמל"ל נותן 110,000 והמזיק אמור לתת 100,000 אז בימ"ש יכול לפסוק שלא ייתן לו כלום בנזיקין כי הוא מקבל מהמל"ל.

#### תביעה כנגד צד ג'

יש הטבה ניכרת, וזו הסוכרייה שקיימת לנפגע – אם התביעה כנגד צד ג' – ששם יש אינטרס למל"ל בשיתוף פעולה עם הניזוק.

המל"ל אומר אם תשתף עמי פעולה ותשלח רישום אז אני אדאג שתקבל לפחות 25% מסכום הפיצויים.

במקרה שלנו, אם 100,000 אז תקבל לפחות 25,000 ש"ח, אתה תקבל על חשבון המל"ל.

#### דוגמא לתביעה כנגד המעביד:

תביעה כנגד מעביד – 100,000. תגמולים מביטוח לאומי – 85,000. המזיק – מנכה 85,000.

סה"כ:  $100,000 - 85,000 = 15,000$

והמל"ל לא יכול לחזור על המעביד.

**מצב סופי:**

מזיק – 15,000

המל"ל – 85,000

נפגע – 100,000

**דוגמא לתביעה כנגד צד ג'**

התביעה כנגד צד ג' – 100,000

מל"ל שילם גמלאות – 85,000

**שלב 1:** המזיק – צד ג' – מנכה מהפיצויים את סכום המל"ל.  $100,000 - 85,000 = 15,000$

**שלב 2:** האם הסכום שהתקבל יותר נמוך מ- 25% מכלל הפיצויים?

מחשבים 25% מכלל הפיצויים וזה המינימום שצד ג' חייב לשלם.

$$100,000 \times 25 = 25,000$$

המזיק נותן לניזוק 25,000 ולא 15,000.

זה ההסדר – המזיק צריך לתת את הסכום הגבוה יותר מבין השניים – או את ההפרש בין סך הפיצויים שנקבעו לבין הסכום שהמל"ל שילם, או 25% מכלל הפיצויים – לפי הגבוה מבין השניים.

**שלב 3:** מל"ל רוצה לחזור למזיק, אך המזיק לא רוצה לשלם יותר ממה שחויב שהוא 100,000. המזיק שילם כבר 25,000

$$100,000 - 25,000 = 75,000$$

כאן רואים שמל"ל כשחוזר לא חוזר על כל ה- 85,000 אלא על 75,000. מל"ל יקבל רק 75,000 חזרה מהמזיק. כי הוא ויתר על 25% – כדי שהניזוק ישתף עמו פעולה.

**מצב סופי:**

מזיק – 100,000 = 75,000 + 25,000 (לניזוק ולמל"ל).

ניזוק – 110,000 – מקבל יותר מנזקו: 25,000 + 85,000 (מהמזיק ומהמל"ל).

מל"ל – 10,000 = 85,000 – 75,000.

**תביעה מעורבת**

מה הדין לגבי תביעות מעורבות – נגד המעביד וגם נגד צד ג'.

**לדוגמא:** מעביד שלח עובד למקום מסוים לעבוד בו, והתרשל ולא סיפק לו נעליים מתאימות. העובד החליק מכתם שמן ונפגע. צד ג' התרשל כי היו כתמי שמן על הרצפה.

נגיש תביעה כנגד שניהם – גם וגם – תביעה משולבת.

ניקח את הדוגמא הפשוטה – שבימ"ש מחליט שהמעביד וצד ג' אחראים 50% - 50%.

**סעיף 331 לחוק הביטוח הלאומי** – במקרה זה יש לחלק את סכום הפיצויים לשניים, ואת סכום הגמלאות לשניים ולפעול בנפרד לכל אחד מהחייבים:

1. כנגד מעביד.

2. כנגד צד ג'.

**תביעה כנגד המעביד**

מחלקים את הסכומים לשניים.  
חצי מסכום הפיצויים - 60,000.  
חצי מגמלת המל"ל - 50,000.  
יש רק שלב אחד – המעביד מנכה מכספי הפיצויים את גמלת המל"ל, ואת היתרה נותן לנפגע.  $60,000 - 50,000 = 10,000$   
המל"ל לא יכול לחזור למעביד.  
סה"כ: הניזוק מקבל מהמעביד 10,000, ומהמל"ל 50,000.

**תביעה נגד צד ג'**

מחלקים את הסכומים לשניים.  
חצי מסכום הפיצויים - 60,000.  
חצי מגמלת המל"ל - 50,000.  
שלב 1: צד ג' מנכה מסכום הפיצויים את גמלת המל"ל  $60,000 - 50,000 = 10,000$   
שלב 2: חישוב 25% מכלל הפיצויים.  $\frac{60,000 \times 25}{100} = 15,000$   
ולכן הניזוק יקבל מצד ג' - 15,000, ולא 10,000.  
שלב 3: חזרת המל"ל לצד ג'.  
סכום פיצויים כולל 60,000 והמזיק - צד ג' שילם 15,000.  
נשאר למזיק לתת למל"ל 45,000. (המל"ל לא יקבל 50,000 אלא רק 45,000).  
סה"כ: צד ג' - שילם 15,000 לנפגע, ו- 45,000 למל"ל.  
המל"ל - 5,000.  
והנפגע קיבל - 65,000.

**מאזן סופי**

מעביד - 10,000  
צד ג' - 15,000 לניזוק.  
צד ג' - 45,000 למל"ל (תביעת חזרה)  
המל"ל - 55,000  
סה"כ הנפגע קיבל - 125,000

מבחינת המזיק – יותר טוב לו להיחשב מעביד – כי אז המל"ל לא יכול לחזור אליו.  
מצד המל"ל – טוב יותר כשהתביעה היא כנגד צד ג' – כי אז יש זכות חזרה.  
מבחינת הניזוק – עדיף תביעה נגד צד ג' – כי אז יש לו הטבה מהמל"ל.

ככל שמדובר בפקי נזיקין אז אין בעיות. כי ברור יותר מי המזיק. אך המחוקק החליט להעביר הסדר זה כמו שהוא לחוק הפיצויים.

התביעות לפי חוק הפיצויים: 1.. נוהג. 2. בעלים מתיר שימוש. 3. חבי ביטוח – ביטוח אחריות וביטוח אישי. 4. קרנית.  
מי מהחייבים האלו ייחשב כמעביד ומי ייחשב צד ג'?

ההגיון אומר שזה לא קשור – כי אין סוגיית אשם. המעבר מאחד לשני היה כרוך בקושי. ההסדר נבדק לפי חוק הפיצויים לגבי 2 סוגי עובדים: עובדים שכירים, ועובדים עצמאיים.

**שיעור 19 – 28.4.03**

**תאונת דרכים שהיא גם תאונת עבודה**

דיברנו בסוגיה של ת"ד שהיא גם ת"ע, כי כל הרלוונטיות זה על ניכוי כספי ביטוח לאומי. ואמרנו ככל שמדובר מצד אחד על עוולה נזיקית ומצד שני תאונת עבודה. אז כל ההסדר הגיוני ויש לו טעם להבחנה הברורה בין תביעות כנגד מעביד וכנגד צד ג'. הקושי הוא שכאשר נחקק חוק הפיצויים, המחוקק השווה את ההסדר הקיים לפי פקי הנזיקין גם לחוק הפיצויים וקבע שאותו הסדר יחול גם במקרה שלפנינו. וזו החלטה מבלי להשקיע מחשבה, שהרי בחוק הפיצויים הקביעה היא לא על אשם.

והשאלה שנשאלת באיזה נסיבות נראה את החייבים לפי חוק הפיצויים כצד ג', ובאיזה נסיבות נראה אותם כמעביד. או במילים אחרות: איך נתייחס לתביעה שלפנינו שהיא ת"ד וגם ת"ע – האם נלך על דרך התביעה כנגד המעביד או כנגד הנתבע צד ג'?  
הקושי הזה הוא רב. והבעיה שהפתרון שניתן לנו חלקי. ובגלל שהחלק של ההגיון חלש קשה למלומדים לקבוע מה יהיה באותם מקרים שהפסיקה עדיין לא קבעה.

נבחן מהו המצב העדכני להיום (בבחינה תהיה שאלה של ת"ד וגם ת"ע).

החלוקה בין עובדים שכירים לעובדים עצמאיים.

בכל אחד מהשניים יש להבחין בין 2 מצבים:

1. שיש כיסוי ביטוחי לנהיגה.

2. שאין כיסוי ביטוחי לנהיגה.

**עובדים שכירים**

פס"ד ע"א 545/85 אליהו נ' אלגריסי.

הוא עוסק בסוגיה של השכירים כאשר אין בעיה של כיסוי ביטוחי.

באותו מקרה עצמו דנו ב-3 תיקים שריכזו אותם יחד, כאשר המכנה המשותף היה שהרכב המעורב בתאונה הוא של המעביד.

במקרה ה-I – נהג ברכב של המעביד – עובד. ומי שנפגע זה עובד שכיר אחר.

במקרה ה-II – עובד נהג ברכב של המעביד ונפגע.

במקרה ה-III – עובד מדינה נהג ברכב של המדינה ונפגע.

נבדוק לפי חוק הפיצויים מי הנתבע;

במקרה הראשון – הנפגע הוא צד ג', הוא תובע את הנוהג שהוא העובד, ויכול לתבוע גם את המעביד מתיר השימוש. וכמובן את חברת הביטוח בביטוח אחריות.

והשאלה איך יוגדרו ה-3 ובמיוחד המשלם – חברת הביטוח – האם היא תיחשב כמעביד.

במקרה השני – נוהג כנפגע – אז התביעה כנגד חברת הביטוח כמבטחת בביטוח אישי.

במקרה השלישי – מדובר במדינה, היא הבעלים וגם מעין מבטחת, אז היא גם המעביד וגם מתיר השימוש.

**וההלכה שנקבעה:** בכל מקרה שמדובר ברכב המעורב שהוא רכב המעביד תסווג התביעה על דרך התביעה כנגד המעביד.

**פירוש:** שהוא לא יזכה ל- 25%. ושהביטוח הלאומי לא יוכל לחזור על המזיק.

**הבעיה:** שלא נאמר דבר לגבי סוגיות אחרות, למשל מה הדין אם הרכב המעורב איננו הרכב של המעביד, אלא של צד ג'.

**פתרון 1:** מהדין של הלכת אלגריסי נלמד את הלא – כלומר אם אמרנו שבכל מקרה שהרכב המעורב הוא בבעלות המעביד, אזי בכל מקרה שהרכב אינו בבעלות המעביד יצטרכו לסווג את התביעה על דרך תביעה כנגד צד ג'.

יש שסוברים כך ויש שסוברים שזה יותר מורכב. (בימ"ש העליון לא אמר את דברו).

**פרופ' אנגלרד:** גם כאשר הרכב המעורב איננו הרכב שבבעלות המעביד, אלא בבעלות צד ג', צריך לעשות הבחנה. והוא מציע: יש והרכב אמנם איננו בבעלות המעביד אבל הוא בשירות המעביד.

**לדוגמא:** רואים מודעה בעיתון דרוש שליח על קטנוע – והקטנוע הוא לא של המעביד. והסיטואציה השניה שזה לא רכב של המעביד וגם לא בשירות המעביד, למשל, עובד נסע לעבודה באוטובוס אגד – הוא לא בשירות המעביד.

והוא **אומר** בנסיבות שמדובר ברכב שאיננו של המעביד אבל הוא בשירות המעביד, אין סיבה שלא נחיל את הכללים של רכב המעביד ויש לסווג תביעה זו על דרך התביעה כנגד המעביד. ואילו במקרה שהרכב הוא לא בבעלות המעביד וגם לא בשירות המעביד, התביעה תהיה כנגד צד ג'.

### שכיר

הדין	כאשר יש כיסוי ביטוחי	
התביעה מסווגת כתביעה כנגד המעביד [הלכת אלגריסי] וזה לא משנה מי היה הנפגע.	כאשר הרכב המעורב בתאונה בבעלות המעביד.	1.
2 אפשרויות (ואין הכרעה): בהתאם להלכת אלגריסי זה צריך להיות תביעה כנגד צד ג'. ואילו לפי דעת פרופ' אנגלרד זו תהיה תביעה כנגד המעביד.	כאשר הרכב המעורב בתאונה אינו בבעלות המעביד - א. אבל בשירות המעביד. ←	2.
תביעה כנגד צד ג'. (על דרך תביעה כנגד צד ג'). אין הלכה ממש בעניין.	ב. לא בשירות המעביד. ←	

הדין	כאשר אין כיסוי ביטוחי	
<p>כמובן קרנית תשלם.                      והשאלה איך נסווג את קרנית?                      הפסיקה לא התייחסה לזה. וגם המלומדים לא קבעו. הם מתחבטים בין שיקולים סותרים:  <b>פרופ' אנגלרד</b>: מצד אחד, קרנית באה במקום המעביד - והיה ראוי לסווג את קרנית כתביעה כנגד המעביד.                      ומצד שני, קרנית משלמת דווקא בגלל שאין מעביד שישלם, וא"כ אין סיבה להעמיד את קרנית במקום המעביד.                      אולם כאשר חברת הביטוח חדלת פירעון, אז אומר פרופ' אנגלרד שקרנית תהיה במקום המעביד.</p>	<p>כאשר הרכב המעורב בתאונה נמצא בבעלות המעביד. (כמובן אין כיסוי ביטוחי).</p>	1.
<p>תביעה תיחשב כנגד צד ג'.                      ויכול להיות שיעשו את ההבחנה כמו פרופ' אנגלרד.                      אם נלך בעקבות פרופ' אנגלרד, צריך לעשות הבחנה - אם הרכב היה בשירות המעביד ולא היה כיסוי ביטוחי... (כמו קודם).</p>	<p>כאשר הרכב אינו בבעלות המעביד.</p>	2.

### עובד עצמאי

במשך שנים סברנו שעובד עצמאי אינו מעביד. ולעניין הזה פסק הדין הבא:

רע"א 4081/97 **המוסד לביטוח לאומי נ' כלל**.

באותו מקרה מדובר בעצמאי שנהג ברכבו ונפגע בת"ד. ישבו בדין 5 שופטים. ודעת הרוב: ניתנה ע"י הש' ברק, שטרסברג-כהן, ואנגלרד. ודעת מיעוט: הש' אור.

**דעת הרוב:** ההגדרה של מעביד - לפי **סעיף 82 (ב) לפקנ"ז**: "מעביד" - החייב לפי החוק בתשלום דמי הביטוח בעד המבוטח, לרבות מי שהמעביד אחראי למעשהו לפי סעיף 13 לפקודה זו.

ולדעת הרוב: יש מעביד לעובד עצמאי וזה הוא עצמו המעביד, זהו יצור דואלי.

כאשר הרכב המעורב בתאונה זה הרכב של העובד העצמאי עצמו, דין התביעה כנגד המעביד.

**דעת המיעוט** סוברים - שהכוונה בפקנ"ז שהמעביד הוא אדם אחר מאשר העובד, כיוון שאדם לא יכול להגיש תביעה כנגד עצמו.



**עובד עצמאי**

הדין	כאשר יש כיסוי ביטוחי	
תביעה כנגד המעביד. (הלכה של פסק הדין).	כאשר הרכב המעורב, בבעלות העובד העצמאי שנפגע.	1.
תביעה כנגד צד ג', ואפשר להכניס את ההבחנה אם זה בשירות המעביד או לא. (נגזר מההלכה).	כאשר הרכב המעורב אינו שייך לעובד העצמאי, אלא לצד ג'.	2.

הדין	כאשר אין כיסוי ביטוחי	
יש 2 פנים – ואין תשובה.	כאשר הרכב המעורב שייך לעובד העצמאי.	1.
נחשיב את קרנית כתביעה כנגד צד ג'.	כאשר הרכב המעורב לא שייך לעובד העצמאי.	2.

**דוגמאות:**

1. דן נהג בטנדר של מעבידו כדי לחלק סחורה, ועמו נסע גד גם הוא עובד שכיר של החברה במסגרת עבודתו. במהלך הנסיעה פגע הטנדר בתמרור והתהפך ושניהם נפגעו. (לענייננו כל הדוגמאות הן גם ת"ד וגם תאונות עבודה).  
**תשובה:** דן הנהג יתבע לפי חוק הפיצויים את חברת הביטוח. כתביעה כנגד המעביד – זהו רכב בבעלות המעביד – וזה הלכת אלגריסי.  
לגבי גד – הוא יתבע את דן לפי חוק הפיצויים, את בעלים מתיר השימוש ואת חברת הביטוח. (לצורך הניכוי – התביעה תסווג כתביעה נגד המעביד, כי גד שכיר. אלגריסי).
2. דן השכיר נסע באוטובוס לעבודתו, כשעמד לרדת מהאוטובוס החליק ונפל.  
לפי חוק הפיצויים – הוא תובע את הנהג, את הקואופרטיב ואת חברת הביטוח. התביעה תסווג כתביעה כנגד צד ג', כי האוטובוס אינו בבעלות המעביד ולא בשירות המעביד).
3. מנחם עו"ד עצמאי נסע לבימ"ש ברכבו כאשר עמו נוסעת דינה אשתו שעובדת כשכירה בבימ"ש. במהלך הנסיעה פגע בהם רכב אחר ושניהם נפגעו.  
העו"ד – תובע את חברת הביטוח – והתביעה כנגד המעביד. (פס"ד המל"ל נ' כלל).  
דינה – תובעת לפי חוק הפיצויים את הנהג ואת המבטח. כאן זה לא של המעביד ולא בשירות המעביד ולכן ולכן התביעה תסווג כתביעה כנגד צד ג'.
4. עובד עצמאי או שכיר שנפגע בתאונה מעורבת.  
כאן הוא יכול לתבוע את שניהם או כל אחד בנפרד.

יש סעיף מיוחד – **סעיף 331 לחוק הביטוח הלאומי** – ואמרנו מסתבר שיש לנו 2 מעוולים (2 רכבים), כאשר הם שייכים להגדרות שונות, שאחד יסווג באותו מקרה כתביעה כנגד המעביד והשני כתביעה כנגד צד ג' – צריך להתייחס לכל אחד בנפרד. וכאשר מדובר בצד ג' נעשה את החשבון לגביו. וכאשר מדובר במעביד נעשה את החשבון כמעביד.

ואם שניהם מעבידים או צד ג' – סכום הפיצויים יחולק ביניהם, וגם החזרה מהמל"ל תבוצע בחלוקה שווה.

הקושי נובע כאשר שני המזיקים מסוגים שונים.

**לדוגמא:** דן עובד שכיר במפעל, היה בדרכו לטנדר ששייך למעבידו, ואשר נהג בו גד שאף הוא עובד באותו מפעל. לפתע הגיחה משאית נהוגה ע"י דוד והתנגשה חזיתית בטנדר. כתוצאה מכך נדחף הטנדר לאחור ופגע בדן.

לפי חוק הפיצויים בתאונה מעורבת – מתחלקים 50%-50%. לגבי דן זה תאונת עבודה – וסכום הפיצויים הכולל – 240,000 שקל, והמל"ל ישלם לו 200,000.

איך נבצע ניכויים?

**פיצויים** – 240,000 - 120,000

**גמלאות** – 200,000 - 100,000

נבחן כל אחד מהנהגים:

טנדר – תביעה כנגד הטנדר (נהג + מעביד + חב' הביטוח).

משאית – תביעה כנגד צד ג'.

הרעיון שבמקרה כזה, עושים כל חשבון בנפרד.

תביעה כנגד מעביד

הנפגע יקבל מהמעביד את ההפרש בין סכום הפיצויים, לבין הגמלה שקיבל מהמל"ל.

$$120,000 - 100,000 = 20,000$$

תביעה כנגד צד ג'

לוקחים את הסכום הגבוה, או את ההפרש או 25% מסכום הפיצויים. ולענייננו הסכום הגבוה הוא 25% מסכום הפיצויים.

$$\frac{120,000 \times 25\%}{100} = 30,000$$

כשמדובר בסוגיית ת"ד שהיא ת"ע, רצוי מבחינת הניזוק להגיש תביעה כנגד השניים או לפחות להגיש כנגד צד ג' – כי הוא ישלם לו 12.5% והמל"ל יכול לחזור כנגד צד ג', לעומת זאת אם יגיש כנגד המעביד הוא לא ייהנה שום דבר מהמל"ל.

א"כ סיימנו את הנושא הזה.

### חישוב הפיצויים

קביעת דרגת הנכות הרפואית:

בימ"ש לא יכול להיכנס לפיצויים לפני קביעת הנכות הרפואית. בפיצויים יש נזק ממוני, הוצאות רפואיות, עזרה לזולת – כל הדברים ששמים בכסף. ויש נזק לא ממוני – כאב וסבל. לגבי שניהם א"א להתקדם לפני שיש לנו נכות רפואית. (יש לנו נוסחה טכנית שעושים חישוב לגבי נזק לא ממוני).

בראש הנזק הממוני – יש חשיבות לקביעת הנכות הרפואית אבל זהו שלב אחד בדרך. אחד הרכיבים החשובים בנזק ממוני הוא: הפסד השתכרות לעבר ולעתיד. איך מחשבים את הנזק הממוני, מהו אותו רכיב שחשוב כל כך לחישוב הנזק הממוני?

### השלב הראשון הוא הנכות הרפואית.

איך קובעים נכות רפואית?

רופא בודק ונעזר בספר שבו כתוב כל נכות רפואית מה משמעותה באחוזים. בד"כ פונים לתקנות ביטוח לאומי שבהן מפורט איזה אבר מגופו של אדם וליקויים שונים ובצידם אחוזי הנכות. זה נקרה נכות רפואית.

הנכות הרפואית היא זאת שנמצאת בבסיס קביעת הנזק הלא ממוני. אבל לחישוב הנזק הממוני לא מסתפקים בנכות הרפואית אלא מתקדמים עוד שלב – "הנכות התפקודית" איזה פגיעה תפקודית ישנה לנכות כזו ואחרת.

זה מבחן אובייקטיבי שבודק את כל בני"א. לפעמים הנכות התפקודית יכולה להיות זהה מבחינת אחוזים לנכות הרפואית.

הפגיעה התפקודית – משכללת לא רק את הנכות הרפואית והנכות התפקודית, אלא גם את הפגיעה התפקודית – וזה יכול להכניס גם את מרכיב העבודה. (כלומר איך משפיעה הבעיה על התפקוד הפרטי של אותו אדם. כאן מבחינים בין אדם לאדם בהתאם לעבודתו).

**שיעור 20 – 5.5.03**

**מומחים רפואיים**

בעת שחוקקו את חוק הפיצויים לא הייתה שום מגמה לשנות את דרך קביעת הנכות הרפואית.

ההסדר קבוע בסד"א – שאם אדם רוצה להוכיח עניין שברפואה עליו לצרף חוו"ד.

והשלב השני אם הנתבע רוצה לחלוק הוא רשאי להגיש חוו"ד נגדית. אלה הם רופאים "מטעם" ועל כן כמעט אף פעם לא התקבלה החוו"ד.

מה שבימ"ש עושה יש לו 2 אפשרויות:

1. להעלות את שניהם ולקבל את אחת מהן.

2. מינוי מומחה מטעם בימ"ש.

זה היה המצב.

בשלב מסוים החליט המחוקק לסטות מהדין הכללי, ז"א עדיין נותר ההסדר הזה במסגרת הנזיקין ואילו בחוק הפיצויים יש הסדר שונה. והרעיון שהצדדים אינם רשאים להביא חוו"ד מטעמם, ורק בימ"ש מביא את המומחים.

הסעיף שמתייחס לזה הוא **סעיף 6א**. (ללמדכם שזה חקיקה נוספת-תיקון).

לענין גם בתקנות.

**סעיף 6א** – קובע הסדר חדש והוא שיימנו מומחים ע"י בימ"ש והם אשר יקבעו את שיעור הנכות.

אבל למרות שהרעיון היה להתייחס לנכות הרפואית, אבל ההסדר כולל יותר – הוא מתייחס למינוי מומחים בכל נושא רפואי. כמובן בראש ובראשונה הוא קביעת הנכות הרפואית, אבל גם נושאים אחרים שקשורים ברפואה אם צד רוצה להביא לבימ"ש ראיות בנושא רפואי, הדרך שלו לפנות לבימ"ש להביא מומחה.

הנושאים הנוספים:

2. "קביעת תוחלת החיים של הנפגע".

3. הוכחת הנכות התפקודית והפגיעה התפקודית.

4. צורכי שיקום של הנפגע.

**סעיף 6א (א)**

(א) שר המשפטים רשאי לקבוע בתקנות, באישור ועדת החוקה חוק ומשפט של הכנסת, הוראות בדבר מינוי מומחה אשר יחוה דעתו בענין הנכות הרפואית של נפגע, או בכל נושא רפואי אחר, לרבות דרכי שיקומו של הנפגע, ובדבר סמכויותיו וחובותיו של המומחה.

ולכן ישנם **תקנות הפיצויים לנפגעי ת"ד (מומחים) תשמ"ז – 1986**. (תקנות המומחים).

המומחה לא בהכרח צריך להיות רופא ולכן קוראים לתקנות – תקנות המומחים ולא המומחים הרפואיים. מה שחשוב על מה הם צריכים לתת חוו"ד, אם זה בענין רפואה אז הולכים לתקנות מומחים, ואם זה בנושא אחר אז הולכים בדרך הרגילה של הגשת חוו"ד.

חלק מהנושאים שנמצאים בתחום הרפואי הם בתחום הרפואי, למשל נכות רפואית – ברור שיהיה מומחה רפואי. בענין של קיצור תוחלת חיים בד"כ גם רופא קובע זאת.

בנושא של נכות תפקודית או פגיעה תפקודית יכול להיות גם מומחים אחרים ולא דווקא רופא. וכן פגיעה תפקודית יכול להיות גם פיזיותרפיסט או מומחה בריפוי בעיסוק.

המבחן הוא "מבחן הנושא" – כדי להחליט באיזה דרך ללכת, אם הוא רפואי הדרך לפנות לבימ"ש ולבקש מינוי מומחה, אם זה לא רפואי לא צריך לפנות לתקנות, אלא בדרך המקובלת של חו"ד.

אבל זה לא אומר שא"א להביא רופא בנושאים עובדתיים, רק בחו"ד יש צורך במומחה. העניין הזה בא לידי ביטוי בפס"ד הבא:

ע"א 185/88 אבו ג'עפר נ' אבו ג'עפר.

העו"ד של התובע ביקש להביא רופא להעיד שהנפגע בא אליו, ודבר שני איזה תרופות הוא

קבע לו וכו'. ואמרו אין שום בעיה כי זה עובדות. אך מה שאסור לו לומר זה מה הנכות,

וכדו'. כי זה לא חו"ד שמדברת על מצבו, אלא זה - עד עובדתי.

### השלב במינוי המומחה ובקביעת הנכות הרפואית.

השלב הראשון – הגשת הבקשה לבימ"ש – כלומר התובע שרוצה להוכיח עניין שברפואה צריך לפנות לבימ"ש שימנה מומחה רפואי. הפניה צריכה להיות במסגרת כתב התביעה. (יש מסמכים שונים שצריכים לצרף. לעיין בתקנות).

גם הנתבע יכול לבקש מינוי של מומחה רפואי. ולכאורה מדוע שהנתבע ירצה לבקש מבימ"ש מינוי מומחה?

הוא רוצה להוכיח שהנכות נגרמה קודם לכן, או שממילא הוא היה סובל מאותן הגבלות קודם, לדוגמא, שהיה חולה לב. ומבחינת ההלכה להוכיח עניין רפואי בין מחמת התאונה ובין קודם לתאונה, הדרך להוכיח היא באמצעות מינוי מומחה ע"י בימ"ש. לסיכום: הם ירצו מינוי מומחה להוכיח שהיה לו נכות קודם, או נכויות אח"כ שאינם קשורות לתאונה.

לדוגמא: הנפגע מבקש מומחה אורטופד. והנתבע מבקש מומחה קרדיולוג (לב).

עוד נושא שדווקא הנתבע ירצה להוכיח ולא התובע, "קיצור תוחלת חיים". המצב המשפטי הוא כזה, לא משנה מה הסיבה שגרמה לכך שיש קיצור תוחלת חיים, או בגלל התאונה או בגלל שהוא חולה לב. יש לנתבע אינטרס להוכיח קיצור תוחלת חיים, כי לפי המשפט שלנו אין סנקציה לקיצור תוחלת חיים – וזה משחק רק לידי של הנתבע כי אז הוא יצטרך לשלם פחות. ולכן, הנתבע ירצה להוכיח ע"י מומחים רפואיים את עניין קיצור תוחלת חיים.

הנתבע יכול להתנגד למינוי מומחה וצריך לנמק.

יש אפשרות שלישית שהצדדים ביניהם יסכימו על מינוי מומחה ספציפי.

### השלב השני ההחלטה של בימ"ש אם להיעתר לבקשה.

למרות שמנינו 4 נושאים למינוי מומחה, עדיין מה שחשוב זה קביעת הנכות, לכן אנו דנים בנושא הנכות הרפואית, אבל זה מתאים גם לנושאים האחרים.

בימ"ש צריך להחליט אם להיענות לבקשה. הגישה היא ליברלית משום שבימ"ש יודע שאם הוא לא ייעתר לבקשה אזי, לא יוכל הנפגע בשום דרך להוכיח את הנכות שלו בנושא המסוים, כי כפי שהיה בעבר כל תובע היה הולך ומגיש חו"ד מיוזמתו, ובכך היה פותח את הנושא, לעומ"ז במצב היום המפתח הוא בידי בימ"ש, ואם הוא לא יפתח את הנושא הזה לא תהיה לנפגע כל אפשרות להוכיח.

ולכן בימ"ש מבקש שהתובע יביא "ראשית ראיה". כלומר, ראיות רפואיות ברמה לא גבוהה, שזה לא סתם עורבא פרח. לא יבקשו רמת ראיות גבוהה מאוד. ואם בימ"ש יחליט שאין גם ראשית ראיה אז בימ"ש לא ייעתר לבקשה.

בימ"ש יכול להשתמש בכלי של הכסף, ולומר שהוא ממנה מומחה אבל כל זה בתנאי שהנפגע יפקיד בידי בימ"ש את עלות המומחה.

יש עוד דרך – נעזרים בעצתם של המומחים הרפואיים עצמם. נניח בן אדם מבקש מס' מומחים, אומר בימ"ש קודם נעתר לאחד, לדוגמא, לנירולוג. ובמסגרת זו בימ"ש יפנה שאלה למומחה הנירולוגי – האם לדעתך יש מקום שהוא ייבדק גם ע"י אורטופד. ואם הוא אומר כן, אז רואים בזה "ראשית ראיה".

#### יש 2 הסתייגות:

1. שנוהגים לעשות זאת כאשר מדובר במומחים רפואיים בתחומים קרובים, למשל – בין עיניים לגינקולוגיה אין כמעט קשר. ויש תחומים קרובים, למשל – פנימית וקרדילולוג, כירולוג ואורטופד, ניורולוג ואורטופד, פסיכיאטר וניורולוג. (לא רק בימ"ש מפנה שאלה אלא גם הצדדים).

2. בימ"ש מודע איך הראש של הרופאים עובד – הם מפחדים מתביעות רשלנות, ואז הם מאשרים, ולכן בימ"ש יבדוק אם הייתה הצדקה רפואית, או שהרופא ביקש רק כסת"ח.

דבר נוסף – לפעמים המומחה לא בקי בעובדות, למשל, שואלים רופא אם הוא זקוק לניורולוג והוא אומר שהנפגע לא איבד את ההכרה בחדר מיון ולכן לא צריך, ובעצם הנפגע כן איבד את ההכרה, אז בימ"ש מחליט למנות.

שלב שלישי המומחה צריך להכין חו"ד ולשלוח לבימ"ש ולצדדים. לצורך זה הוא זקוק למסמכים רפואיים, ולכן בשלב הראשון התובע שולח את המסמכים הרפואיים לרופא ולצד השני – לשלב זה יש 15 יום. לצד השני יש 45 יום לשלוח את מסמכים נגדיים.

המומחה כמובן יכול גם לדרוש מסמכים מהצדדים וגם מאנשים מבחוץ, כמובן שאז צריך לקבל אישור מבימ"ש, לדוגמא הפסיכיאטר רוצה לקבל את התיק מבי"ח, או את התיק הצבאי. הוא גם יכול לבקש לבדוק את הנפגע, וצריך להיעתר לבקשתו, שאם לא כן, אי שיתוף פעולה כזה יכול למחוק את כתב התביעה או כתב ההגנה. לאחר מכן, הוא שולח את חו"ד לבימ"ש ולצדדים.

השלב הרביעי – התמודדות הצדדים עם חו"ד – אם אינם שביעי רצון מחו"ד, או שלדעתם היא לא מכסה את הכל. יש 2 אפשרויות:

1. שאלות הבהרה למומחה.

2. להזמינו לבימ"ש.

ואפשר לעשות את שניהם.

יש הבדל בטכניקה בין שאלות הבהרה לעניין נזיקין – שאז צריך להעביר את השאלות דרך בימ"ש, ובימ"ש דן בכל אחת מהשאלות לפי ההשגה של הצד השני, ורק אח"כ מחליטים. לעומת זאת בחוק הפיצויים הצדדים מעבירים את השאלות ישירות למומחה עם העתק לצד השני.

כאשר הצד שכנגד מקבל את השאלות ורואה שאין הצדקה, אז הוא פונה לבימ"ש שיורה למומחה לא לענות על שאלה מסוימת. ועו"ד טוב צריך לפנות מיד לרופא המומחה ולבקש ממנו שלא יענה היות והוגשה בקשה לבימ"ש בנוגע לשאלות.

שאלות ההבהרה – יכולות להיות מסוגים שונים, אפשר להפנות אותו למסמכים שונים.

### השלב הבא הזמנת המומחה לחקירה בבימ"ש.

כבר נפסקה הלכה שאין צורך בשאלות הבהרה אלא ישר לחקור אותו כדי לשמור על גורם ההפתעה.

והיות וזה לא עד מטעם צד, אלא מטעם בימ"ש, 2 הצדדים יכולים לחקור אותו בחקירה נגדית.

עו"ד ממולחים מצליחים לגרום למומחה לחזור בו מעדותו.

יש דבר מרכזי שצריך לזכור, והוא שיקול הדעת החופשי של המומחה.

אמרנו שכל הרעיון בסעיף 6 לעזוב את חו"ד "מטעם" ולחסוך את הוצאות המשפט, ולהגיע ישר למומחה של בימ"ש שהוא אובייקטיבי. וכך צריך לשמור אותו, אסור להשפיע עליו.

אז איך עושים זאת?

הדבר נעשה ע"י פיקוח הדוק על החומר המועבר למומחה לשם חו"ד, החומר שמועבר אליו יכול להיות: 1. חו"ד. 2. מסמכים. 3. מוצגים שונים.

### נבדוק את הדברים:

הכלל החד והברור הוא שאסור להגיש למומחה מטעם בימ"ש חו"ד "מטעם". יש 2 הנמקות:

1. להוציא כל מוטיבציה מהצדדים להוציא חו"ד פרטיות.

2. שלא יראה חו"ד של אחר ויושפע מכך.

א"כ חו"ד אסורה – לא בשלב הראשון שפונים לבימ"ש למינוי מומחה. ולא למומחה עצמו. ולא בחקירה הנגדית.

לא רק חו"ד מטעם הצדדים וכן חו"ד מוסווית שא"א להגיש, אלא גם חו"ד של המוסד לביטוח לאומי אסור להגיש.

הדבר היחידי שאפשר להגיש למומחה – זה חו"ד של מומחים אחרים מטעם בימ"ש. נניח בדק אותו נזירולוג, ואח"כ פסיכיאטר, אפשר להגיש לו את חו"ד של הנזירולוג. כיוון שזה נושא אחר, זה לא פוגע בשיקול דעת של המומחה. (יש מקרים שאפשר להגיש חו"ד של מומחה מטעם בימ"ש למומחה אחר מטעם בימ"ש – וזה יכול להיות כאשר יש 2 משפטים אחד תביעה נגד חב' הביטוח בפוליסה של תאונות אישיות, ואחד מטעם תאונת דרכים. ולכאורה יש כאן מקום להשפיע על הרופא המומחה – ויש כאן חוסר עקביות. ובינתיים אין פסיקה בזה).

מסמכים – צריכים להיות כשרים, שאינם מהווים חו"ד מוסווית.

מה מותר לכלול?

אינפורמציה של הטיפול הרפואי שקיבל, איזה תרופות, איזה בדיקות, ושהיה בביקור אצל רופא. אם המסמך כולל חו"ד מוסווית זה לא טוב.

המסמך לא חייב להיות מסמך רפואי, כלומר, שזה שכתב אותו צריך להיות רופא, זה יכול להיות מסמך של פסיכולוג או פיזיותרפיסט או רפואה אלטרנטיבית. הכלל במסמכים שניתן להגיש – שזה בדבר הטיפול הרפואי שניתן, אך שוב, שלא יהיה חו"ד מוסווית.

כשבימ"ש מתחבט במקרה גבולי הוא מכניס בחשבון מי עשה את המסמך – אם זה בי"ח ממשלתי או של הקופה, בימ"ש מתייחס לזה בצורה יותר אוהדת מאשר מסמך של רופא פרטי שזה נראה מטעם, אבל זה לא אומר שלא יקבל את זה, והיה מקרה כזה והגישו למומחה וכתבו שם שיהיה ער לכך שזה רופא פרטי.

**מוציגים שונים** – למשל לפעמים חוקרים מטעם חב' הביטוח עושים בילוש ותחקור אחרי הנפגעים ומוכיחים שהנפגע עובד, נושא משאות וכדו'. כל זה לא ניתן להגיש למומחה.

אבל כאן יש הבחנה בין 2 השלבים:

**השלב הראשון** – שזה הכנת חו"ד – וכאן מקפידים על כל דבר, לא מראים לו כלום אפילו לא פרוטוקולים של המשפט.

**השלב השני** – שמנסים לשנות את חו"ד ע"י שאלות הבהרה, כאן ע"י אישור בימ"ש, ניתן לאשר לו לצפות בסרטים או בחלק מהפרוטוקולים, והכל ע"פ אישור בימ"ש. ובימ"ש רק בצורה מבוקרת יחליט אם לאפשר למומחה לבדוק.

בצילומים לדוגמא – אם המומחה פלסטיקאי, הוא יכול לבקש צילומים כדי לקבוע לצורכי העבודה מיד בשלב הראשון.

בעניין שאלות הבהרה – אפשר לשאול אותו גם על נכות תפקודית, קיצור תוחלת חיים, וכו'.

בעקרון, כאן המומחה גמר את דברו.

אבל עו"ד לא גמרו את מלאכתם, אם החו"ד לא נראית להם הם יכולים:

1. לפסול את המומחה ולמנות אחר.

2. לבקש מינוי מומחה נוסף באותו תחום.

3. לעתור לבימ"ש להגיש חו"ד מטעם.

**הראשון**: פסילה – אם רוצים לפסול מומחה, צריך להוכיח שמתקיימת אחת הטענות או ההנמקות לפסילת המומחה.

אם פוסלים את המומחה לפני חו"ד זה רק אותו. אבל אחרי זה גם את החו"ד. אבל בד"כ בימ"ש לא יאפשר לאשר את פסילת המומחה לאחר שהוגשה חו"ד – כי צדק צריך גם להיראות, והיה עליך לומר את הטענה מיד שידעת עליה ולא לחכות לראות את החו"ד.



שיעור 21 – 12.5.03

פסילת מומחה רפואי

מדברים על השלב בו נתן המומחה את חו"ד + ניסיונות הקעקוע של הצדדים, לאחריו מגיע שלב שיש בו 3 אפשרויות:

1. פסילת המומחה.
  2. מינוי מומחה נוסף.
  3. חו"ד מטעם הצדדים.
- כאשר הצדדים לא שבעי רצון מהחלטה. הם ישתמשו באחת מהטענות הללו.

פסילת המומחה

תשמע טענת פסילת המומחה בד"כ לפני שנתן חו"ד. כי כאשר צד מחזיק בתיקי' שלו טענה שיכולה לפוסל המומחה וממתין לראות מה יקבע המומחה בחו"ד, ורק אז ישלוף הטענה, בימ"ש לא יקבל מעשה זה, כי נגוע בחוסר תום לב

הטעמים שיכולים להביא את בימ"ש לפסול המומחה (איננה רשימה סגורה).

1. טעמים הקשורים במומחה עצמו, כגון טענות כלפיו, למשוא פנים וניגוד אינטרסים. החשד שמדובר במומחה בעל עניין בדבר, שאינו אובייקטיבי. הכללים אינם נוקשים ובד"כ הדברים יקבעו בהתאם לנסיבת העניין. תנאים אלו שיתרחשו ישמשו עילה לפסילת המומחה. נתון שקול דעת בימ"ש.

**שאלה:** מה הדין אם אותו מומחה טיפל בנפגע ונתן לו ייעוץ, האם יש בכך כדי לפסול את המומחה?

בניגוד לתקנות סד"א שפוסלות רופא כזה מלהיות מומחה מטעם בימ"ש (מטעם הפקני"ז), אין הוראה כזו בחוק הפיצויים ובתקנות המומחים. אך לדעתו של פרופ' אנגלרד הדבר לא ראוי. אם נתקל במצב כזה, שאדם טופל ע"י המומחה אפשר לנסות ע"י טענה זו לפסול את המומחה.

2. מקרים שיש בהם הכרות מקדימה עם הצדדים, כגון, עו"ד ומומחה.

רע"א 7149/96 מגדל נ' ורשבסקי

התמנה מומחה ע"י בימ"ש, וזה חשד שיש לו קשרים עם עו"ד של אחד הצדדים, ולכן נשלחו בלשים לאותו מומחה, וחפשו כביכול דרכו עו"ד, והמומחה נקט בשמו של אותו עו"ד, ולכן היה חשד במקרה הזה למשוא פנים וביקשו לפסול את המומחה.

בימ"ש קיבל את הנמקת המומחה שטענה כי הוא מכיר עו"ד זה רק כאחד שעוסק בנזיקין ולא מעבר. בימ"ש מקבל נימוק זה, ובנסיבות הללו לא מצא לכאורה לפסול את המומחה.

לעומת זאת, במקרה אחר התברר שהמומחה הרפואי עובד של חברת הביטוח, כמובן שבנסיבות כאלו המומחה יפסל.

מקרה נוסף: פס"ד רע"א 600/96 אדרי נ' מגדל.

היה קשר משפחתי בין הרופא המטפל, שבמקרה זה היה פסיכיאטר ובין מומחה בימ"ש.

במקרה זה אמרו שיש הצדקה לפסול המומחה, כי הוא יקבל את החומר שאחיו נתן, לכן יש חשד שהוא יתייחס לעניין ביותר חשיבות, לעומת רופא אלמוני אחר.

כל נושא לגופו, יש לטעון בפני בימ"ש שעה שרוצים לפסול עד מומחה, ורק לאחר שק"ד בימ"ש שישתכנע כי הטענות הלגיטימיות הוכחו באופן חד משמעי, יאפשר את עילת הפסילה של המומחה.

3. מיקרים בהם פעל המומחה במסגרת סמכותו בהכנת חו"ד, בניגוד לדין (לחוק, לתקנות). למשל מומחה שמזדרז ונותן את חו"ד בטרם עברו 45 יום שניתנו לנתבע עד למסירת מסמכים נגדיים. אם יתברר שלנתבע אין מסמכים, אזי, אין מה לעשות, כי הדבר לא שינה כלום. אך אם יטען שכן היו מסמכים, זו תהייה טענה לפסילה.

**שאלה:** מה הדין אם המומחה במסגרת חו"ד עשה שימוש במסמכים לא כשרים, כאלו שיש בהם למשל חו"ד גלויה או סמויה?

**תשובה:** הפסיקה עושה הבחנה בין מיקרים שמסמכים לא כשרים אלו הובאו למומחה מהצדדים היינו פרי יוזמה של ב"כ הצדדים, ובין מקרים בו המומחה ביקש מסמכים אלו.

הפסיקה מחמירה עם מקרה בו הצדדים ממציאים מסמכים למומחה ופחות מחמירים שהמומחה עושה זאת בעצמו, כי החזקה היא שהוא פעל בתום לב. (כמובן שניתן לסתור חזקה זו).

שיקול נוסף שנכנס לחשבון – הוא ההשפעה של אותם המסמכים שהומצאו למומחה על חוות דעתו. יתכן והוא התעלם מהמסמכים האלו. אם המסמכים פגמו בשקול דעת המומחה הדבר ישמש עילה לפסילה, ואם לא יתכן ולא תיפסל אותה חו"ד.

### מינוי מומחה נוסף

בתקנות אין שום קביעה הקובעת מומחה אחד, ולכן בימ"ש רשאי למנות מומחה נוסף והדבר יעשה רק במקרים חריגים. באותם מיקרים בהם לבימ"ש יש תחושה שהוא לא יכול להסתמך על חו"ד המומחה שלפניו.

מתי זה קורה?

בד"כ בשלב מתקדם, לאחר שהמומחה נתן חו"ד ועבר חקירה בבימ"ש ותוך חקירה רואים שבחו"ד ישנם חורים גדולים. אז בימ"ש יכול לעשות שימוש בסמכות שלו ולמנות מומחה רפואי נוסף. אותה חו"ד לא יוצאת מהתיק כפי שקורה כשנפסל מומחה, אלא חו"ד החדשה מתווספת לקודמתה.

בימ"ש העליון טוען שהדבר אפשרי רק במקרה בו בימ"ש מגיע למסקנה שאין לו די בחו"ד שיכול להסתמך עליה ולתת את פס"ד.

### הבאת מומחים מטעם הצדדים

זה אמצעי חריג ולא שיגרת. בעיקרון אין להביא עדות מומחה מטעם הצדדים אלא מטעמים מיוחדים שירשמו, יש לציין שהצדדים לא נוהגים לעשות כן. ולכן אנו לא יכולים להצביע על מבחן קפדני שיעשה. זה שימוש שמצוי בחוק, אך מטעמים כאלו בהם הצדדים ממעטים לעשות כן. ולראייה אין פס"ד שדן בדבר ולכן קשה לדעת מה יקרה בפועל, ובאילו מצבים בדיוק בימ"ש יקבל דרישה כזו של הצדדים.

### מעמד חו"ד המומחה

זו בעצם עדות – ראייה, אמנם לא מטעם הצדדים אלא מטעם בימ"ש, אולם זו עדיין ראייה ובימ"ש הוא שיקבע את הנכות הרפואית, הפגיעה התפקודית וכו'. כמובן תוך הסתמכות על חו"ד המומחה. ובמקרים רבים גם הקביעה תהייה זהה לקביעת המומחה. אולם, בימ"ש רשאי לקבוע דבר אחר.

היו מיקרים בהם בימ"ש בניגוד לקביעת המומחה קבע קביעה אחרת לגבי הנכות הרפואית, למשל, כשנודע לו שאותה קביעה של המומחה התבססה על עובדות שאינן נכונות. דבר שהתרחש בפס"ד הבא:

ע"א 2160/90 רז נ' לאף.

באותו מקרה הייתה טענה לנכות נפשית והפסיכיאטר קבע את הנכות. וקבע, שלפני

התאונה אותה בחורה הייתה נורמלית לחלוטין והתאונה גרמה לשיבוש בחייה ובחיי

הנישואין שלה. מעובדות שנשמעו בבימ"ש התברר שהיו לה בעיות נפשיות קודם לתאונה,

וגם היו לה בעיות בחיי הנישואין עוד קודם. ולכן בהתבסס על כך, פסק בימ"ש שלא

הוכחה נכות פסיכיאטרית.

בימ"ש נותן תשומת לב מיוחדת ליצורכי ודרכי השיקום – בשני פס"ד. השיקום מתייחס לשיקום הרפואי בלבד. יש דברים שלא שייכים ליצורכי השיקום הרפואי, למשל, במקרים בהם צריך להתאים את הדיור לנפגע, (דרכי גישה, קומת קרקע, מעלית וכו'). ולכן אין בעיה במקרים שכאלו להביא מומחה מטעם הצדדים. זה דובר בפס"ד הבא:

רע"א 2985/96 מדלסי נ' כלל.

אם זה שיקום אחר, כלומר לא רפואי, ניתן להביא מומחים מטעם הצדדים שיביאו חו"ד.

באותו פס"ד מדובר על אשה שנפגעה בצורה חמורה, ונטען שמתעוררים "צורכי דיור",

בגלל המצב של הפגיעה, ולצורך הוכחת צרכים אלו, הביאו מרפאה בעיסוק, שתפקידה גם

לדאוג לתנאי דיור. זו חו"ד פרטית שבמקרה זה התקבלה, כי דובר על צורכי שיקום

שאינם רפואיים. בצורכי שיקום רפואי הדרך היחידה לקבל אך ורק חו"ד של בימ"ש.

**שאלה:** מהם הנושאים שנכללים בנושא השיקום הרפואי?

**תשובה:** נושאים אלו פורטו בפס"ד הבא:

רע"א 6706/95 ביטוח חקלאי נ' לשם.

המומחה יקבע ראשית, אם צריך טיפולים רפואיים, ואם כן, ימנה אותם אחד אחד, היינו, טיפולי מרפא בעיסוק, בבריכה, יעוץ פסיכולוגי. כלומר, יקבע אם יש צורך בטיפולים רפואיים ויגדירם. (וכן אם יש צורך בעזרים רפואיים מסוימים לצורך השיקום).

המומחה - לא רק שיקבע את הצרכים השונים אלא יקבע גם את שיעורם. זו שאלה שרק מומחה בימ"ש מומחה לענות עליה, כמה טיפולים פסיכולוגיים צריך, כמה פיזיותרפיה, היקף שעות מטפל וכו'. (קביעת השעה + הזמן).

מה שלא נכלל בחו"ד זה 'העלות', בעניין זה רשאי כל צד להביא מומחים מטעמו, לעניין עלות בריכת שחייה, שעת פסיכיאטר וכו'. העלות יכולה להגיע מחו"ד הצדדים. אך אם אותו מומחה של בימ"ש מתמצה בעלויות יתנו לו לבטא מחירים אלו.

**בפס"ד ביטוח הקלאי** – היה מומחה שקבע שצריך טיפול רפואי, ולא קבע המינון. ב"כ התובע הביא פיזיותרפיסט מטעמו שקבע פעמיים בשבוע לתקופה מסוימת + עלויות. בימ"ש עושה הבחנה – את העלויות אין בעיה לציין, אך לא קיבל את חו"ד בעניין המינון של הטיפול. מי שמוסמך זה הרופא השיקומי שמונה ע"י בימ"ש, ולכן יש לשאול אותו על מינון הטיפול. אפשרות נוספת היא: למנות פיזיותרפיסט מטעם בימ"ש שיקבע את התקופה לטיפול. מה שנשאר מחו"ד הפרטית זה עלות הטיפול.

### נכות שנקבעה על פי כל דין

#### סעיף 6 ב

סעיף זה עושה צעד אחד קדימה בפישוט ההליכים לקביעת הנכות הרפואית. הרעיון הוא שאם נקבעה נכותו הרפואית של הנפגע ע"י גוף אחר שפעל עפ"י דין, למה לעבור את כל מנגנון המינוי של מומחה בימ"ש, ולכן תהיה קביעה זו מחייבת גם לעניין הדיון.

סעיף 6ב ממוקד יותר מסעיף 6א ומתייחס רק לשאלה אחת והיא קביעת הנכות הרפואית, בניגוד לסעיף 6א שמתייחס לכל הנושאים של הרפואה. הרעיון של סעיף 6ב, לחסוך בהוצאות והליכים.

#### סעיף 6 ב – קביעת דרגת נכות לפי חוק אחר [תיקון: תשמ"ה]

נקבעה על פי כל דין דרגת נכות לנפגע בשל הפגיעה שנגרמה לו באותה תאונת דרכים, לפני שמיעת הראיות בתביעה לפי חוק זה, תחייב קביעה זאת גם לצורך התביעה על פי חוק זה;

ראשית הפסיקה הרחיבה נושא זה וקבעה שסעיף 6ב – משמעותו שהקביעה שנעשתה על פי כל דין, מחייבת גם בחוק הפיצויים, והיא תחול לא רק על תביעות מכוח סעיף 6ב, אלא גם על תביעות שיפוי, למשל, במקרה שהמדינה חוזרת למזיק בגין כך ששילמה לנפגע בת"ד. ולכן גם במקרה זה, אם נסיבות סעיף 6ב יחולו, גם ביחסי מיטיב-מזיק בתביעת החזרה (השיפוי), יחול סעיף 6(ב). כל זה למרות שהסעיף מדבר על תביעות של הנכות הרפואית.

**שאלה:** מהו אותו דין שאם במסגרתו נקבעה לנפגע שלנו דרגת נכות בשל אותה פגיעה עצמה, הקביעה הזו תחייב גם בתביעה לפי חוק הפיצויים?

**תשובה:** הדרישה היא, שאם במסגרת דין מסוים ישנה דרישה כפולה, כלומר גם לקבוע את דרגת הנכות הרפואית וגם לקבוע את קיום הקש"ס – בין דרגת הנכות ובין תאונת הדרכים (במצטבר), הקביעה שתעשה עפ"י כל דין תחייב לפי סעיף 6ב.

כלומר, לא די שבאותו דין קובעים רק את דרגת הנכות של אותו אדם, או את הקש"ס בין נכותו של אדם לתאונה, אלא השניים ביחד.

מי לא יענה על הדרישות הללו?

1. למשל, אדם נפגע בת"ד, נקטעה לו יד והוא פונה למל"ל במסגרת נכות כללית, ושם קובעים נכות רפואית 40%. האם זה טוב לצורך סעיף 6ב?

**לא!** לצורך קביעת נכות כללית אין רלוונטיות לשאלת הסיבה שהביאה לנכות המסוימת, אין זה משנה מה הגורם לנכות, וכל מה שמעניין זו הנכות הרפואית, ללא התחשבות בקש"ס, ולכן קביעת נכות כזו איננה משמשת כקביעה לצורך סעיף 6ב.

2. וועדה של קרן בניין שבודקת אם עובדי בניין זכאים לגמלאות. הוועדה מוסמכת לקבוע את דרגת הנכות ללא קשר לסוג התאונה, ולכן זה לא רלוונטי לסעיף 6ב.

**שאלה:** אלו קביעות עונות על שתי הדרישות (קביעת הנכות הרפואית וגם קש"ס לת"ד) גם יחד?

**תשובה:**

1. ביטוח לאומי פועל גם לגבי נכי עבודה. הוועדות של ביטוח לאומי מטפלות בנפגע ת"ע וגם בת"ד. הוועדה צריכה לקבוע שניים: 1. דרגת הנכות הרפואית. 2. מתייחסת רק לנכות הרפואית שמתייחסת לאותה תאונה (קש"ס).

הואיל וכפי שצוין יש הרבה מקרים שהתאונות מעורבות, ולכן רוב רובו של סעיף 6ב מתייחס לסיטואציה הזו – בה אדם שנפגע בתאונה מעורבת פנה לקביעת הנכות שנגרמה כתוצאה מהתאונה, ולכן שתי הפעולות נעשות.

2. משרד הביטחון – מכוח חוק הנכים (תגמולים ושיקום) – תביעת חיילים שנפגעו.

אלא שמעט פעמים יוצא במסגרת סעיף 6ב להשתמש בחוק הזה והרבה משתמשים בקביעת הנכות הרפואית של הביטוח הלאומי בנושא העבודה. כל זאת למרות ששני התנאים מתקיימים. הטעם לכך הוא;

חוק הביטוח הלאומי הינו חלופי ואפשר לתבוע גם לפי חוק הפיצויים וגם לפי חוק הביטוח הלאומי, ויתכן שאדם יתבע עפ"י שני אלו, גם פניה לבימ"ש וגם פניה לביטוח הלאומי לעניין הנכות בעבודה. ואז גם בימ"ש ישתמש בנכות.

אולם, בחוק הנכים תגמולים ושיקום, החוק אינו חלופי, לכן באופן עקרוני מי שפנה לצבא ונבדק ע"י וועדה שקבעה לו אחוזי נכות, יישאר כך ולא יתבע לפי חוק הפיצויים. ולכן הוא לא יתבע לפי סעיף 6ב, כלומר, הוא חסום. אולם, יש לזכור שהוא רשאי לעבור ממסלול למסלול. ולכן חייל שנפגע בתאונת דרכים "תוך כדי ועקב השירות" והתחיל במסלול הצבאי, ויחליט באמצע להפסיקה, הוא יוכל להמשיך את התביעה לפי חוק הפיצויים, ולכן ישתמש בקביעה של סעיף 6ב.

**שאלה:** יש מקרים שעפ"י הדין הנוהג בודקים רק את קשירת הקש"ס ללא קביעת אחוזי הנכות, האם קביעה כזו תחייב?

**תשובה:** לא! אדם שטוען שנפגע בת"ע, בשלב ראשון ימלא טופס לדמי פגיעה. כדי שהביטוח לאומי יחליט לענות לבקשה, הוא צריך להגיע להחלטה שאכן מדובר בת"ע. לפקיד התביעות יש שתי אפשרויות:

1. להיעתר לתביעה. יש לו מומחים בדבר, ולכן אם יגיע למסקנה שיש דבר בכך הוא ייענה לבקשה.

2. לא להיעתר לתביעה – ואז ניתן לתובע לפנות לביה"ד שידון בתביעה. בפני ביה"ד מתנהל דיון והוא יחליט בסופו של דבר האם באמת האדם המסוים נפגע בת"ע או לא. אם התשובה שלילית גם במסלול הזה, נגמר הסיפור. רק אם פקיד התביעות או ביה"ד קבע כי מדובר בת"ע מגיע השלב הבא שקובע את דרגת הנכות הרפואית.

ביה"ד במקרה זה צריך להחליט אם הייתה תאונה ואם הנזק נגרם כתוצאה מהתאונה – קש"ס. בקביעה הזו הוא יכול לומר כי לא נגרם לו נזק. הוא לא מתבקש לדון בשאלה של אחוזי הנכות, אלא רק לעניין הקש"ס בין התאונה הנטענת לבין הנזק. ולכן זה לא ייכלל

במסגרת סעיף 6ב. רק אם ייקבעו אחוזי נכות, סעיף 6ב יחול בשל קביעת 2 התנאים המצטברים של הסעיף.

**שאלה:** מה הדין כאשר מדובר בת"ד שהיא גם ת"ע, האם מחייבים את הנפגע לפנות לוועדות רפואיות של הביטוח הלאומי כדי שהתביעה תחייב לפי סעיף 6ב, או האם זו אופציה שעומדת בפני הנפגע?

נבחין בין שתי סוגיות;

ברור שהנפגע יצטרך לפנות לחוק הביטוח הלאומי, ראשית, כי זה חוק סוציאלי שמחייב אותנו. שנית, לעתים יש את הבעיה של הקטנת הנזק, למעשה המעביד משלם מה שנוותר אחרי שהמל"ל שילם, ולכן הסנקציה שאם לא יתבע את המל"ל, ייעשה חשבון כמה היה מקבל ויורידו זאת מסכום התביעה.

**שאלה:** האם צריך להגיש קודם תביעה למל"ל כדי שבימ"ש יעשה שימוש בחו"ד לפי סעיף 6ב?

הדבר נקבע בפס"ד רע"א 1619/93 אליהו נ. טטרו.

דרך המלך היא סעיף 6א, היינו מינוי מומחים. אלא אם בנסיבות המקרה יש קביעה לפי כל דין – קביעה שנעשתה לפני שימוע הראיות, נשתמש בכך. אך לא נחייב נפגע בת"ד ובת"ע לרוץ ולקבל קביעה מטעם מומחי המל"ל כדי לעשות שימוש בסעיף 6ב.

מה כדאי לעשות במקרה כזה?

יש אפשרות בחירה, אולם זה לא תמיד מצוי בידיים של עו"ד הנתבע. אדם מגיש בקשה לחו"ד מומחים ובימ"ש דן. ב"כ הנתבע יגיד שאין צורך למנות מומחים, ושילך לפי סעיף 6ב. – את זה הוא לא יכול לומר.

אך בימ"ש יעשה חשבון מה מהיר יותר, אם כבר התחיל בהליכים ונקבעה לו וועדה, אזי זה זריז יותר. ולכן בימ"ש במסגרת סמכותו יכול להחליט מה לעשות במקרה שכזה ולעכב הדיון במינוי מומחה הרפואי, וימתין ע"מ לעשות שימוש בסעיף 6ב. כלומר, האופציות הללו קיימות.

שיעור 22 – 19.5.03

מעמד חו"ד מומחה

מה המעמד של קביעה רפואית של מומחה מטעם בימ"ש עצמו לפי חוק הפיצויים?  
נבחן את השאלה ב- 2 סיטואציות:

- סיטואציה 1** – מקרה בו יש קביעה של המומחה הרפואי אבל עדיין לא ניתן פס"ד.  
**סיטואציה 2** – יש קביעה של מומחה ויש פס"ד.

**הסיטואציות הללו שחו"ד של מומחה בתיק אחד שעוסק באותו נושא לפי חוק הפיצויים  
ישמש לקביעה בתיק אחר יכולה להיות ב- 2 סיטואציות:**

**אפשרות אחת:** אדם מגיש תביעה לבימ"ש ומתמנה מומחה וקובע את קביעותיו ולאחר  
מכן מבקש התובע למחוק את התביעה. ובימ"ש מסכים. ולאחר תקופה הוא שב ומגיש את  
אותה תביעה עצמה.

**והשאלה האם צריך למנות מומחה רפואי – או הקביעה שנקבעה ע"י המומחה הקודם היא  
מחייבת?**

יש המון סיבות למה התובע ידחה את תביעותיו: יכול להיות שלא כדאי לתבוע לפני  
השופט הזה, או שעדיין לא הסתיימה קביעת הנכות. רק יש לשים לב שלא תעבור תקופת  
ההתיישנות – 7 שנים. ולגבי קטינים – ההתיישנות מתחילה מגיל 18. א"כ ההתיישנות של  
קטין הוא עד גיל 25.

**האפשרות השניה:** שיש 2 תביעות בשני תיקים – והשאלה האם החו"ד בתיק אחד יכולה  
לשמש כחו"ד לתיק השני?

פס"ד ע"א 5697/90 הסנה נ' רוטיבן.

בבימ"ש אחד נוהל תיקו של הנפגע כנגד האחראי לפי חוק הפיצויים. ובבימ"ש אחר נוהל  
התיק של הביטוח הלאומי – תביעה של מיטיב (תביעת שיפוי).

התיק של תביעת השיפוי הלך מהר והתמנה מומחה וקבע את הנכות. ובתיק השני כנגד  
האחראי לפי חוק הפיצויים – התעוררה השאלה האם אין לומר שהתביעה בתיק השני  
בתביעת השיפוי מחייבת מכוח סעיף 6ב?

**והתשובה:** שהיא אינה מחייבת לפי סעיף 6ב. מכיוון שהמעמד של החו"ד היא עדות –  
עדות חשובה, ומי שמוסמך עפ"י דין לקבוע זה בימ"ש, והמומחה הוא רק ראייה.

יתירה מכך גם כשמומחה קבע חו"ד, זה עדיין לא סוף פסוק, כי עדיין אפשר להזמין אותו  
לחקירה ויכול להיות שהוא ישנה דעתו, או שיתמנה מומחה אחר שיקבע קביעה אחרת.  
ולכן כאשר אין פס"ד, אין קביעת מומחה בתיק אחד, קביעה לתיק אחר לפי סעיף 6(ב).

**אם התובע מחליט לאחר שהתמנה מומחה בתיק, למחוק את התביעה, ואח"כ מגיש עוד  
פעם את אותה תביעה, לא יוכלו לחייב אותו להסתמך על החו"ד.**

**ולכן אם העו"ד של הצד השני לא חכם, ועדיין לא נקבעה נכות אפשר לבקש למחוק את  
התביעה ואח"כ להגיש שוב והכל פתוח. ואם אתם העו"ד של הצד השני – תתנו (תנאי)  
שבימ"ש יקבע שבתביעה עתידית, קביעת המומחה תקבע.**

**סעיף 6א-ב** – נסוג בפני הסכמת הצדדים – זה סעיף דיוני.

**והסיטואציה השניה:** מה יהיה המצב אם ניתן חווי"ד ובימ"ש נתן פס"ד וקבע את הנכות?  
הסוגיה הזו עדיין לא עלתה לדיון בבימ"ש. ויש דעות מלומדים של אנגלרד ורבלין.

**אנגלרד** – אין שום סיבה במקרה הזה שלא לראות בקביעה הזאת קביעה מחייבת מכוח סעיף 6ב.

**רבלין** – טוען שלא, ואומר הסעיף מדבר ע"פ דין אחר, כלומר כל דין, למעט דין של חוק הפיצויים.

קשה לקבל את דעתו של רבלין – כי סעיף 6ב אמר "כל דין" – וזה כולל גם את חוק הפיצויים. ולכן נראה שדעתו של רבלין לא מבוססת.

**סעיף 6ב:** "נקבעה על פי כל דין דרגת נכות". א"כ ההלכה שהכוונה לנכות רפואית (ולא תפקודית).

התחולה של סעיף 6א רחבה יותר מסעיף 6ב – כי הראשון מתייחס לכל עניין שברפואה. וסעיף 6ב – מתייחס רק לקביעת דרגת הנכות הרפואית.

### **תקנה 15 לתקנות המל"ל**

במסגרת תקנות המל"ל – יש **תקנה 15** והיא נותנת את הנוסח התפקודי לנכות. הוועדה הרפואית קובעת את הנכות. ואח"כ השאלה האם לנכות הרפואית יש נכות תפקודית.

**ומכוח תקנה 15** יכולה הוועדה להעלות או להוריד. בפועל אף פעם היא לא מורידה, היא רק מעלה.

והיא יכולה להעלות במקסימום 50% מהנכות שנקבעה. כלומר, אם נקבעה נכות 30% המקסימום זה יהיה 45%. כי ה- 50% מ- 30% נכות, זה 15%. זה תקנה 15 והיא לא נכללת במסגרת הנכות הרפואית.

**ולכן צריך לבדוק** – את גודל הנכות הרפואית ולא התפקודית – לפי תקנה 15, כי מה שמחייב זה רק נכות רפואית.

**דבר נוסף:** מה שמחייב זה קביעת נכות רפואית **לצמיתות** (ולא נכות זמנית).

**והתנאי השלישי (בסעיף 6ב)** – בתנאי שקביעת דרגת הנכות "קדמה לשמיעת הראיות".

מתי אנחנו אומרים שקביעת הנכות קדמה לשמיעת הראיות?

באים לקדם משפט ומסתבר שהתובע לא תבע עדיין דמי פגיעה שיכירו בו כתאונת עבודה או שהגיש תביעה ולא נענו לו. או אולי עבר את השלב ולא נבדק ע"י וועדה רפואית, או ששם נקבעה לו רק נכות זמנית.

**בימ"ש** שוקל ויכול להחליט למנות מומחה רפואי, או להמתין ולקבוע קדם משפט נוסף ולחכות שיסתיימו ההליכים ותקבע נכות צמיתה.

**שאלה:** נניח ובימ"ש מאחר, וביום הדיון לא הייתה עדיין קביעה לפי כל דין – כלומר לא נקבעה נכות צמיתה, ובימ"ש החליט להיעתר לבקשה ולמנות מומחה מטעם בימ"ש, מה יהיה הדין אם:

1.1.03 – אין עדיין קביעה של המל"ל, וביהמ"ש ממנה מומחה רפואי לפי סעיף 6א.

1.2.03 – המל"ל קבע נכות צמיתה של 10%.



1.3.03 – חו"ד של המומחה נקבעה והוכנסה לתיק בשיעור של 20%.

איזה קביעה תחייב?

**תשובה:** אנחנו בודקים האם קביעת המל"ל הייתה לפני שמיעת הראיות או אחרי. ולכן במקרה זה, מי שיקבע זה המל"ל, כי זה היה לפני שמיעת הראיות.

**שאלה:** מה יקרה במקרה הפוך:

1.1.03 – אין עדיין קביעה של המל"ל, וביהמ"ש ממנה מומחה רפואי לפי סעיף 6א.

1.2.03 – חו"ד מומחה קבעה נכות של 20%.

1.3.03 – המל"ל קבע 10%.

**והשאלה:** האם עצם הכנסת חו"ד של המומחה לתוך תיק בימ"ש מהווה תחילת שמיעת הראיות?

אם נגיד שזה מהווה תחילת שמיעת הראיות – אז חו"ד של המל"ל הוגשה אחר תחילת שמיעת הראיות, וממילא היא לא תקבע. אבל אם זה לא מהווה תחילת שמיעת הראיות, ממילא חו"ד של המל"ל קדמה לתחילת שמיעת הראיות וממילא היא זו שתקבע.

הסוגיה הזו נדונה בפס"ד רע"א 1619/93 אליהו נ' טטרו.

בימ"ש שאל את עצמו האם עצם הכנסת חו"ד של המומחה הרפואי מהווה תחילת הראיות (בשים לב שבדין הכללי לא כך הדבר, ששם כל חו"ד שמכניסים לתיק לא מהווה ראיה, אלא צריך להביא את נותן התצהיר/החו"ד לבימ"ש).

**פה בימ"ש קבע ההפך, שעצם הכנסת חו"ד מומחה לתיק בימ"ש מהווה את שמיעת הראיות.**

**2 נימוקים לכך:**

**הנימוק הראשון – הוא לשוני.** בלשון הסעיף כתוב – **בסעיף 6א(ב);**

(ב) מונה מומחה כאמור בסעיף קטן (א), יחולו הוראות אלה:

(1) בעלי דין יהיו רשאים להזמין את המומחה לבית-המשפט לחקירה, אולם לא יהיו רשאים להביא **עדות נוספת** של מומחה לענין הנדון ...

כלומר בעצם העובדה שהכניסו את חו"ד המומחה, זה **עדות** – דהיינו, זה הפך לראיה עם הכנסת החו"ד לתיק.

**הנימוק השני – בתכלית החוק – התכלית היא של סעיף 6ב, אם כבר טרחו לקבוע את נכותו של אדם עפ"י דין, היא צריכה לקבוע, ולכן זה מצדיק שעצם ההכנסה לתיק מהווה שמיעת הראיות.**

ולכן, במקרה שלפנינו מי שקבע זה חו"ד של המומחה.

### **הסכמת הצדדים**

הסכמת הצדדים גוברת על כל הסדר דיוני.

פס"ד רע"א 1668/95 נפאר נ' איתן.

באותו מקרה מדובר בת"ד שהיא גם תאונת עבודה. בקדם המשפט עדיין לא הייתה קביעה של המל"ל, ובהסכמת הצדדים קבע ביהמ"ש שיתמנה מומחה בתחום האורטופדי. וההסכמה הייתה כזו: אם עד ה- 1.9 לא יהיה חו"ד, אז ייכנס מינוי המומחה האורטופדי לתוקף.

והתברר שהוועדה של המל"ל – עד 1.9 לא קבעה נכות רפואית ואז נכנס לתוקף מינוי המומחה. ובפועל כך קרה. ב- 22.11 נתן המומחה הרפואי חו"ד והיא הוכנסה לתיק והוא קבע נכות של 55%. ובדיעבד התברר כי ב- 6.11 המל"ל קבעה באותו עניין 0% - כי הגיעו למסקנה שהוא מתחזה.

ונשאלה השאלה: מה קובע?

לכאורה רואים שהמל"ל שנתן 0% הקדים את הקביעה של המומחה הרפואי. והואיל שזה ניתן לפני תחילת שמיעת הראיות לכאורה היינו צריכים לומר כי קביעת המל"ל קובעת. אבל הסכמת הצדדים גוברת והואיל והסכמת הצדדים קבעה כי מ- 1.9 יקבע המומחה, הרי שהסכמת הצדדים מכריעה לטובת המומחה.

**רע"א 1193/90 מדינת ישראל נ' הפול.**

מדובר בשוטר (דינו כחייל), ולפי חוק תגמולים ושיקום נקבע לו נכות של 24%.

הייתה תביעת שיפוי של המדינה והם החליטו שכל אחד יביא מומחה שלו. והגיעו לדיון – ובאו ואמרו שיש קביעה לפי סעיף 6ב. ונאמר שיש כאן הסכמת הצדדים.

אבל למרות שהמל"ל אומר שהנכות המחייבת היא לפי סעיף 6ב – מאפשר הסעיף בנסיבות מיוחדות לסתור את הקביעה עפ"י דין שמשמעותה שבימ"ש ימנה מומחה מטעמו.

**הסיפא של סעיף 6ב** – "ואולם בית משפט יהיה רשאי להתיר לבעל דין בתביעה לפי חוק זה, להביא ראיות לסתור את הקביעה האמורה, אם שוכנע שמן הצדק להתיר זאת מטעמים מיוחדים שיירשמו".

כלומר, אומנם קביעה עפ"י דין שנקבעה בטרם נשמעו הראיות מחייבת בבימ"ש לפי סעיף 6ב. אבל יש עדיין פתח מילוט / אפשרות לאחד מהצדדים שאיננו מסכים עם קביעה זו – אלא, שיקבע מומחה אחר, הדבר אפשרי אבל מטעמים מיוחדים.

וההלכה נקבעה שהנימוקים שיאפשרו לצד לשכנע את ביהמ"ש לסטות מסעיף 6ב, הם רק במקרים נדירים ומיוחדים.

### **הבאת ראיות לסתור**

רשימה של טעמים שיוכלו לשכנע את ביהמ"ש להביא ראיות לסתור את הקביעה לפי סעיף 6ב ולמנות מומחה מטעמו.

הסוג הראשון של הנימוקים – **טעמים משפטיים**: כגון שההליך שבו נקבעה הנכות הרפואית הוא **הליך נגוע** מבחינה מהותית – כמו תרמית או בטלות מעיקרא.

למשל היה דיון בנכותו והרופאים קבעו שיש לו נכות, וחוקרי הביטוח הלאומי הסריטו אותו וראו שהוא יכול לעשות הכל ובעצם הוא מתחזה, והוועדה הורידה לו.

והטענה: שזה בניגוד לכללי הצדק הטבעי – שהיו צריכים לתת לו זכות טיעון. זה פגם משפטי בהליך.

**טעמים עובדתיים כבדי משקל** – כלומר, שבפני הוועדה של המל"ל לא הובאו עובדות לרונטיות, או הובאו עובדות שאינן נכונות.

לדוגמא: אדם טוען שנפגעה שמיעתו ומוכיח זאת, והמל"ל קובע לו נכות. ומסתבר שלא הובאה לידיעתה של הוועדה שהוא תותחן ונפגעה שמיעתו מרעש התותחנים. זה יכול להיות סיבה להביא ראיות לסתור.

**שינוי משמעותי במצבו הבריאותי של הנפגע** – הכוונה שנבדק ע"י הוועדה וקבעה לו נכות לצמיתות, ואח"כ היה שינוי משמעותי.

והשאלה האם הוא צריך לחזור לוועדה לקביעה עדכנית, או להגיש כתביעה ראיות לסתור? ונקבע שמבחינת כללי הדיון הוא לא חייב ללכת לביטוח לאומי, ויכול לטעון את זה כראיות לסתור. (וזה נקבע בפס"ד רע"א 863/93 **התעשייה האווירית נ' קמחי**).

**מקרים בהם יש קביעות שונות לגבי אותה פגיעה** – כמובן שאם 2 הקביעות האלה נחשבות לקביעות עפ"י דין – אז א"א להשתמש בהם ויבטלו את שניהם.

מה קורה כשיש קביעה לפי דין ואחרת לא לפי דין?

בסיטואציות מסוימות עלולה העובדה שבמסגרת נכות כללית נקבעה נכות שונה, מזו שנקבעה במסגרת ת"ע – להוות ראיות לסתור.

למשל: אדם שמצד אחד הוא פנה לביטוח לאומי ב- 2 תביעות – גם לנכות כללית וגם לנכות מעבודה. בנכות מעבודה כל אותה תקופה הנפגע לא זכאי לפיצויים – כי עדיין הוא לא הוכר כנכה עבודה. לעומת זאת בנכות כללית הסיפור קצר יותר – לדוגמא: אדם חולה לב, לא משנה מה הסיבה להיותו חולה, הוא יקבל גימלת נכות בהתאם לאחוזים כל תקופת ניהול ההליכים.

בסוף – אם ירוויח את התיק, המל"ל יסביר לו את 2 החישובים: לפי המסלול של נכות כללית מגיע לו סכום X, ולפי מסלול נכות עבודה מגיע לו סכום Y, ועליו לבחור, ועושים לו קיזוזים.

ולכן אין שום מניעה שיהא לאדם 2 תביעות – גם נכות כללית וגם נכות עבודה באותו נושא.

והשאלה: מה המשמעות שיש פה 2 קביעות, אחת לפי דין ואחת נכות כללית?

ואנחנו אומרים: שזה לא 2 קביעות. וזה נופל – כי אחת מחייבת ואחת לא.

אך עצם השוני בקביעות, נותנת הרגשה של אי-נוחות, ולכן בסיטואציות מסוימות זה יכול להביא לידי קביעת ראיות לסתור.

בדרך כלל מבקשים עוד משהו. למשל קבעו לו נכות עבודה 10%, ואחרי שנתיים הוא טוען להחמרה וקובעים לו נכות כללית 30%. ואם רואים שלא קרה לו בינתיים משהו, וכל ההחמרה זה בגלל התאונה, זה סיבה טובה להביא ראיה לסתור.

**מקרים בהם קביעת המל"ל אינה קביעה סופית וממצה.**

רע"א 3233/94 **קרנית נ' פלבינסקי**.

הנתבע עמד בפני הוועדה – בדקו אותו ואמרו לו שממליצים לבצע ניתוח, והוא התנגד. והם קבעו לו נכות להיום, וכתבו שאם יעבור ניתוח להזמין אותו שוב לוועדה.

ואמר ביהמ"ש: רואים מתוך הפרוטוקול שהקביעה לא סופית ולא מסכמת, אלא הנכות נקבעה לפי המצב, ולכן הואיל והכללים שצריך לעבור ניתוח אז אנחנו מתעלמים מהקביעה, ונמנה מומחה והוא יאמר מה עלול להיות בניתוח ומה אחוזי הנכות של אחרי הניתוח. כלומר, אם יתברר שהניתוח לא כרוך בסיכון אז יתנו לו את הפיצויים כאילו הוא עבר ניתוח.

**מקרים בהם הוועדה הרפואית לא התייחסה במפורש לנכות שנוצרה כתוצאה מת"ד.**

פס"ד רע"א 5608/90 **קורנהיל נ' מזרחי**.

אדם טען שבמסגרת ההתקף לב שקיבל במסגרת עבודתו זה ת"ע.

ובימ"ש פסק שהתקף לב נגרם בשל 2 סיבות:

1. התרגזות שהייתה לו במסגרת עבודה.

2. הפעלת כוח של החלפת גלגל.

מאחר ו- 2 הסיבות הללו נעוצות בעבודה, הכיר ביה"ד לעבודה בהתקף לב כתאונת עבודה. ונקבעו לו אחוזי נכות.

העניין של החלפת גלגל נכנס גם כת"ד – תיקון דרך – ולכן הוא הגיש גם תביעת פיצויים לפי חוק הפיצויים, ורצה שזה יחייב גם לפי סעיף 6ב.

ובימ"ש אמר שלא, כי הן לעניין קש"ס והן לעניין אחוזי הנכות, לא נעשתה הבחנה בין תאונת דרכים (שזה החלפת גלגל), ובין התרגזות בעבודה שלא שייכת לת"ד. ולכן בסוגיית ת"ע זה בסדר, אך זה לא מספיק לפי חוק הפיצויים – כי לא ברור שהוא היה מקבל התקף לב רק בגלל החלפת גלגל. (הקש"ס לא הוכח).

רואים דוגמא – שהביטוח לאומי עפ"י דין לא עשה את האבחנה בין מה שקשור לת"ד ובין מה שלא קשור לת"ד. ולכן זה לא מספיק לעניין סעיף 6ב. כי אין להצביע על ת"ד בלבד.

והנימוק האחרון: **שהביטוח לאומי לא התייחס לתחום רפואי מסוים** – נניח הוא נתן לו נכות בצד האורטופדי-פסיכיאטרי-נוירולוגי, אבל הנפגע מראה שהיה לו פגיעה גם בעיניים, וא"כ הקביעה לא ממצה, כי אין התייחסות לעיניים – גם זה נכנס בראיות לסתור.

אבל מבחינה מעשית היא שונה, כי בכל המקרים הקביעה לא נחשבת וממנים מומחה אחר. ואילו כאן, מוסיפים מומחה רק בטענה הזו, שלא היה התייחסות.

### **קביעת הנכות התפקודית**

בו בזמן שסעיף 6א – עוסק בכל הסוגיות שנוגעות ברפואה. סעיף 6ב מתייחס רק לנכות הרפואית, ולכן כאשר מבקשים לדון בסוגיות רפואיות נוספות – חייבים לחזור למנות מומחה רפואי לפי סעיף 6א.

אבל המומחה הרפואי לפי סעיף 6א – צמוד לנכות הרפואית שנקבעה ע"י המל"ל, הוא לא עובד בחלל ריק. הוא לא יכול לומר שהנכות שנקבעה ע"י המל"ל היא לא נכונה. הוא חייב לצאת מנק' הנחה שהנכות שנקבעה היא נכונה, ועל זה הוא בונה את הנכות התפקודית.

שיעור 23 – 26.5.03

אופן חישוב הפיצויים

הנחת היסוד שלמעט מה שנקבע בחוק הפיצויים, שאר החישובים זה לפי פק' הנזיקין. הדברים המיוחדים לחוק הפיצויים מתבטאים בכך – שהכוונה היא להקטין את הפיצויים הנפסקים לנפגע לפי חוק הפיצויים, ביחס לאותם פיצויים שהיה זכאי הנפגע לפי פק' הנזיקין. והרעיון הוא שמרגע שהוסר עניין האשם, גדל מס' האנשים שזכאים לפיצויים, ואז כל אחד מקבל חלק קטן יותר.

במה מתבטא ההגבלות:

**יש פיצויים בשל נזק ממוני** – שזה כל מה שאפשר לתרגם לכסף.

**יש פיצויים בשל נזק לא ממוני** – שהוא מסוג הדברים שא"א להעריך אותם בכסף.

יש 3 הגבלות בחוק הפיצויים – והם המבחינות בינם לדיני הנזיקין; **האחת**: מצויה בנזק הלא ממוני. **והשתיים האחרות**: מצויות בנזק הממוני.

נדבר על ההגבלה הנמצאת בנזק הלא הממוני.

ההבדל בין 2 סוגי ההגבלות בנזק הממוני, לבין ההגבלה בנזק הלא ממוני – הוא גדול מאוד.

בנזק הממוני מדובר על הגבלות + ההסדר הכללי.

בנזק הלא ממוני בימ"ש קבע הסדר שונה לחלוטין – אבל ההסדר הזה הוא כ"כ נוח לבימ"ש שקבע הסדר משונה, ולכן אימצו גישה שמאפשרת לעשות חישוב לפי חוק הפיצויים ולהכפיל פי 2 או 3.

**שאלה**: איך מחושבים הפיצויים בנזק הלא ממוני?

הסעיף שעוסק בזה הוא **סעיף 4 (א) (3)**:

(3) הפיצויים בשל הנזק שאינו נזק ממון לא יעלו על מאה אלף לירות;

מאה אלף לירות = 10 שקל. ועד היום זה נשאר 10 שקל. אלא **שבס"ק (ב)** כתוב: "הצמדה". ולכן הסכום משתנה בהתאם למדד. יש לדעת בעצם מהו הסכום המקסימלי (לפי בירור גובה המדד ביום החישוב). יש לבדוק מיום שנחקק החוק – משנת 75 ועד יום הפגיעה, ואז לחשב כמה הם 10 שקלים צמודים למדד עד אותו יום.

אם הסכום שיצא יעבור את הסכום המקסימלי – אז לא יקבלו אלא עד גובה הסכום המקסימלי. (בבחינה יינתן סכום מקסימלי, ויש לזכור שאין לעבור אותו).

בהמשך **ס"ק (ב)** כתוב: "שר המשפטים רשאי, באישור ועדת החוקה חוק ומשפט של הכנסת, לקבוע בתקנות מבחנים לחישוב הפיצויים האמורים באותה פסקה". ואכן יש תקנות וצריך להשתמש בהם.

כיצד מחשבים את הפיצויים?

בהתאם לתקנות – יש 2 חישובים – יש הבדל לגבי מקרה שהנפגע חי – לבין שהנפגע נהרג.  
החישוב לנפגע החי – מופיע בתקנות 2-3. והחישוב לנפגע המת – מופיע בתקנה 4.

**ישנם 2 מדדים שבהתאם להם מחשבים את הנזק הלא ממוני:**

1. מדד ימי האשפוז.

2. מדד אחוזי הנכות הרפואית.

אלה מדדים סטנדרטים אינם משאירים לבימ"ש שיקול דעת, אבל הם לא שרירותיים משום שההנחה שמי שמאושפז יותר ימים סימן שפגיעתו גדולה ונזקו הלא ממוני גדול יותר. וה"ה באחוזי הנכות.

יתירה מכך, אלה 2 מדדים צמודים – שעומדים אחד ליד השני.

**מדד ימי האשפוז**

בנושא הזה עוסקת **תקנה 2(א)(1)** שקובעת איך יבוא לידי ביטוי מדד ימי אשפוז.

תקנות הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים (חישוב פיצויים בשל נזק שאינו נזק ממוני), התשל"ו - 1976.

**תקנה 2(א)(1)**

(1) שני פרומיל מן הסכום המקסימלי כפול מספר הימים שבו היה הניזוק מאושפז

בבית חולים, במוסד לטיפול בחולים או בנכים בשל התאונה;

א"כ נק' המוצא – הוא הסכום המקסימלי.

**לדוגמא:** נניח שהסכום המקסימלי הנו 150,000.

מדד ימי האשפוז – כאשר כל יום הוא 2 פרומיל מהסכום המקסימלי x מספר ימי האשפוז.

פרומיל – זה עשירית אחוז. (ואם אחוז זה מאית, אז פרומיל זה אלפית).

נניח ויש 20 ימי אשפוז.

פר יום –  $300 = 0.002 \times 150,000$ . (הסכום המקסימלי x 2 פרומיל).

סה"כ חישוב כל ימי האשפוז -  $6,000 = 20 \times 300$  יום =

האשפוז לא כולל בית הבראה, ולא כולל שכיבה בבית.

**שאלה:** מה הדין אם ימי האשפוז הם 200 יום. ויש מכתב מבית לוינשטיין שהאשפוז יימשך עוד 150 יום. האם בימ"ש יתחשב בימי האשפוז העתידיים?

**נקבעה הלכה בפס"ד - ע"א 235/78 הורנשטיין נ. אוהבי** – שמאחר ומדובר בלשון עבר, אין מנוס מלקבוע שההתייחסות רק לימי אשפוז שהיו ולא עתידיים.

אבל יש לשים לב שבימ"ש יעשה את החישוב עד יום מתן פסק הדין ולא עד יום מתן הראיות.

**דבר נוסף:** מה הדין אם אדם מאושפז בבי"ח ומתברר שהסיבה לא כולה נעוצה בתאונה. למשל נפגע בת"ד ונפגע גם נפשית, ואשפזו אותו בבי"ח לחולי נפש ל- 60 יום, ומתברר שגם קודם הוא היה פגוע – ורק חצי מהפגיעה – 50% קשור לתאונה, אז אנו נעשה חשבון רק על 30 ימי אשפוז.

### מדד אחוזי הנכות לצמיתות.

#### וזה מופיע בתקנה 2 (א)(2)

(2) אחוז אחד מן הסכום המקסימלי כפול אחוזי הנכות לצמיתות שנגרמה לניזוק כתוצאה מן התאונה; לעניין זה, "אחוזי הנכות" – כפי שנקבעו בהתאם למבחנים שבתוספת לתקנות הביטוח הלאומי (קביעת דרגות נכות לנפגעי עבודה), תשט"ז-1965. לדוגמא: אם נניח יש לו 10% נכות, עבור כל אחוז נכות, אחוז מהסכום המקסימלי.

נכות צמיתה – 10%.

הסכום המקסימלי – 150,000.

אופן החישוב:  $150,000 \times 0.1 = 15,000$

מדובר רק על נכות רפואית צמיתה.

תקנה 15 לא נכנסת.

**נשאלת השאלה:** מה הדין שיש לאדם יותר מנכות אחת – כמובן שצריך לחבר את הנכויות, וכאן יש בעיה כי החיבור של הנכויות איננו חיבור אריתמטי פשוט.

נניח שיש לאדם נכות ב- 3 תחומים: אורטופדי - 30%. א.א.ג. - 20%. נוירולוגי - 10%.

זה לא נחשב 60% נכות. כי החיבור הוא משוקלל.

כלומר, מתחילים מהנכות הגבוהה 30%.

ואז עושים:  $100 - 30 = 70$  (100% פחות 30% נכות).

ומתוך 70% לוקחים את ה- 20% באופן הבא:  $70 \times 20 = 14\%$  או  $70 \times 0.2 = 14\%$

ומצרפים:  $30\% + 14\% = 44\%$  (סה"כ אחוזי נכות).

ושוב לוקחים את ה- 100% ומפחיתים את 44% הנכות. וזה יוצא 56%.

ומתוך ה- 56% מחשבים את 10% הנכות הנוספת:  $56 \times 0.1 = 5.6$  או  $56 \times 10\% = 5.6$

ומחברים יחד:  $44\% + 5.6 = 49.6\%$

יוצא שאף פעם לא ניתן להגיע ל- 100% - רק אם יש לו נכות 100% בתחום אחד.

א"כ סכום אחוזי הנכות זה:  $49.6\% \times 1500 = 74,400$ .

לעניין זה לא מתחשבים בנכויות קודמות – ותמיד מתחילים בהנחה של 100% בריאות.

יכול להיות גם החמרה לנו חשוב אחוזי הנכות המתייחסים להחמרה.

### תקנה 3

3. הפחתת סכום הפיצויים.

אירעה התאונה למי שמלאו לו ביום התאונה שלושים שנה, יוקטן סכום הפיצויים לפי תקנה 2(א) (2) באחוז אחד לכל שנה שמלאה לו מעל לשלושים שנה.

כלומר אחרי שחישבנו את הסכום של מדד אחוזי הנכות מכניסים בחשבון את גילו של הנפגע – ביום התאונה. וככל שאדם מבוגר יותר סבלו – "לפי המחוקק" – קטן יותר. עד גיל 30 אין רלוונטיות לגיל. ומעל גיל 30 עבור כל שנה שלמה מורידים לו אחוז מהסכום שנקבע לעניין המדד של אחוזי הנכות.

לדוגמא אדם בין 58 – עושים:  $58 - 30 = 28$

ומורידים 28%.

2 דרכים לחישוב:

1.  $74,400 \times 0.28 = 53,568$

2.  $\frac{100 - 28}{100} = 72 \times 74,400 = 53,568$

סה"כ ימי אשפוז + אחוזי נכות:

6,000 – ימי אשפוז

53,568 – אחוזי נכות

59,568 – סה"כ

### תקנה 2(ב)

(ב) לא היה הנפגע זכאי לפיצוי לפי תקנת משנה (א) או שסבל נזק שאינו נזק ממון שאינו מכוסה על ידי אותה תקנה, יהיה סכום הפיצויים, הסכום שהוסכם עליו או שייפסק, ובלבד שהסכום לא יעלה על עשרה אחוזים מהסכום המקסימלי.

יש אפשרות לבימ"ש לפסוק סכום מסוים עבור כל הדברים שלא באים לידי ביטוי. מצד אחד, לא מגבילים אותו, כלומר הוא יכול לפסוק לפי ראות עיניו. אבל מצד שני, הוא מוגבל בסכומים.

ומה ההגבלה?

קודם עושים חשבון לפי התקנות הרגילות ואם רואים שסכום הפיצויים עובר את 10% של הסכום המקסימלי שזה (במקרה שלנו) 150,000, אפילו הוכחנו לבימ"ש שיש יותר סבל, אין אפשרות לבימ"ש לתת יותר במסגרת תקנה 2 (ב).

**שאלה לתרגול:** יצחק יליד 30.1.00 נפגע בת"ד ב-15.1.94, זו הייתה גם ת"ע – והנכות נקבעה ע"י המל"ל – וחייבה מכוח סעיף 6ב. עוד לפני התאונה סבל יצחק מבעיות נפשיות, וכתוצאה מהתאונה מצבו הנפשי הוחמר ונקבעה לו נכות נפשית כוללת של 50%, ונקבע שתרומת התאונה לנכות זו, היא 20% (0.5) – מכלל הנכות הנפשית.

בנוסף לכך נקבעה לו נכות צמיתה בשיעור 10% בתחום האורטופדי, בעבר הייתה לו נכות קודמת בעיניים בשיעור של 30%. המל"ל הפעיל תקנה 15 במלואה תוך שהעלה את שיעור הנכות הרפואית ב-50% נוספים. בתום אשפוז של 80 יום במחלקה האורטופדית בבי"ח, היה יצחק מרותק לביתו 30 יום. ולאחר מכן אושפז בבי"ח לחולי נפש עד ליום פסק הדין במשך 300 יום. והובאו ראיות שימשיך לשהות עפ"י המלצת רופאיו באותו בי"ח במשך 60



יום נוספים. לאחר מכן, כתוצאה מהתאונה סובל יצחק מכאבי ראש עזים שאינם מקנים לו אחוזי נכות. כן נקבע כי תוחלת חייו פחתה כתוצאה מהתאונה ב- 30%.

מהו סכום הפיצויים של נזק לא ממוני שייפסקו לו? [הנח שהסכום המקסימלי בעת מתן פסק-הדין הוא 150,000 ש"ח]. (הערה: יתכן ותיאור האירוע כולל גם פרטים שאינם רלוונטיים נמק מדוע!).

### הנושא השני: פיצויים במות הנפגע

נכנסת לפעולה תקנה 4:

4. הפיצויים במות הניזוק;

גרים מותו של הניזוק כתוצאה מן התאונה, יהיה סכום הפיצויים לעזבונו עשרים וחמישה אחוזים מן הסכום המקסימלי.

שאלה הראשונה שנשאלת - האם הכסף שבא לעיזבון בא בנוסף לכסף שהנפגע קיבל בחייו, ואח"כ התברר עובדתית שהוא מת מת"ד? במילים אחרות: האם ברגע שהנפגע קיבל את הפיצויים ואח"כ מת כתוצאה מהתאונה, האם יש לעיזבון זכות בנוסף לכך?

והתשובה: לא. אם הנפגע בחייו קיבל את הנזק הלא ממוני - אז תקנה 4 לא נכנסת לפעולה. היא נכנסת לפעולה רק אם הוא לא קיבל, ואז מגיע לעיזבון 25% בלבד.

אנחנו צריכים לבדוק 2 שאלות:

1. האם הספיק בחייו לקבל.

2. ואם לא קיבל, מתעוררת השאלה הבאה - האם מותו קשור (קש"ס) לתאונה. אם הקש"ס לא נותק פירוש שהוא מת כתוצאה מת"ד - ומאחר והוא לא קיבל, זכאים העיזבון לקבל 25%, מכוח תקנה 4.

ונשאלת השאלה: מה הדין אדם שנפגע בת"ד ולא הספיק לקבל בימי חייו פיצויים בגין נזק לא ממוני - והוא לא מת מת"ד. האם ניתן לעיזבון מה שהיה ראוי לקבל בימי חייו?

תשובה: התקנות שותקות ולכן הולכים לדין הכללי.

ובדין הכללי - העיזבון נכנס לנעליו - ואז אומרים אילו המנוח היה חי, היה מקבל כפי הניזוק החי, ועושים חשבון לפי תקנה 2-3, ומעבירים לעיזבון.

יוצא מצב אבסורדי שיזכה בפיצוי יותר גבוהים מי שניזוק בנזק לא ממוני - והמוות לא היה כתוצאה מהתאונה.

שאלה 2 לתרגול: דן שהיה בן 20 ביום בו נפגע בת"ד, נפגע קשות בריאותיו הוא אושפז בבית"ח משך 300 יום ונקבעו לו 80% נכות רפואית בשל הפגיעה בריאות. כעבור כשנה מיום קרות התאונה מת דן בטרם הספיק לתבוע ואף לקבל את הפיצויים בגין נזק לא ממוני.

דון בתביעת עיזבונו של דן לפיצויים בגין נזק לא ממוני.

התייחס ל- 2 האפשרויות הבאות:

1. דן נפטר בשל סיבוך מפגיעה בריאות.

2. דן טבע בים.



שיעור 24 – 2.6.03

אופן חישוב הפיצויים (המשך)

דיברנו על אחת מ-3 ההגבלות על סכום הפיצויים – שקשורה **בנזק הלא ממוני**.  
ונדבר עכשיו על 2 מגבלות אחרות שגם הם נועדו להקטין את סכום הפיצויים ביחס  
לפקודת הנזיקין. והן **מתייחסות לנזק הממוני**.

בעקרון מבחינים בדין הכללי בין 2 ראשי נזק:

1. הפסק השתכרות (בעבר / בעתיד).

2. נושא הוצאות – כל ההוצאות עקב התאונה.

**בנושא ההוצאות** לעניין פסיקת הפיצויים – אין שום הבדל בין הדין הכללי ובין חוק  
הפיצויים. הכלל הוא אותו כלל. בימ"ש יפצה בגין הוצאות שהוצאו בפועל ובגין הוצאות  
עתידיות, בתנאי שהן סבירות ונחוצות. אין הגבלה בנושא ההוצאות.

2 המגבלות הנמצאות בנזק הממוני מתייחסות להפסק השתכרות.

**הפסד השתכרות** – זה מושג רחב – זה משכורות, עסק, וכו'. ואם מקור ההכנסה נפגע  
ודורשים הפסד השתכרות – יש 2 מגבלות. בסעיף 4 (א) לחוק הפיצויים.

מגבלה 1: מופיעה בסעיף 4 (א)(2)

(2) היו הפיצויים האמורים פטורים ממס הכנסה יחושבו הפסדי הנפגע לענין פיצויים  
אלה לפי הכנסתו לאחר ניכוי מס הכנסה החל עליה בעת קביעתם, ובלבד שההפחתה  
בשל ניכוי המס כאמור לא תעלה על 25 אחוזים מן ההכנסה שלפיה יחושבו פיצויים  
אלה.

הדין הכללי היה בשעתו כפוף לדין האנגלי, ושם הייתה הלכה לפיה אין מנכים מס הכנסה  
מהפיצויים. ההתייחסות היא להכנסה ברוטו. (בפק' הנזיקין).

בינתיים שונתה ההלכה באנגליה ושם מתייחסים לסוגיית המס ומחשבים את המשכורת  
נטו.

והתעוררה בארץ השאלה: האם ראוי גם אצלנו לשנות את ההלכה?

וההחלטה נפלה בפס"ד ע"א 81/55 **כוכבי נ' בקר**, פ"ד יא 225.

ושם נקבע: שאנחנו נשארים באותה הלכה.

א"כ ההלכה בפק' הנזיקין – הפיצויים הם ברוטו.

ובחוק הפיצויים – שונה החוק במסגרת סעיף 4 (א)(2).

בשנת 85 מתוך כוונה להקטין את סכום הפיצויים נקבע בסעיף 4 (א)(2) – שיש לנכות מס  
הכנסה, אבל בתקרה מסוימת עד 25%.

כלומר ע"י חקיקה, סטה חוק הפיצויים מההסדר הקבוע בדיני הנזיקין, וקבע שיש

להתחשב במס הכנסה, אלא שהקל וקבע תקרה של 25%.

חישוב הפיצויים לפי דיני הנזיקין (כאשר ההתייחסות למשכורות ברוטו).

2 דרכים:

**דרך ראשונה** – מביאים ראיות לבימ"ש מה היה אמור להיות השתכרותו של הנפגע אלמלא התאונה.

**A** – השתכרותו של הנפגע אלמלא התאונה.

כעיקרון – בודקים היכן עבד עובר לתאונה, אם היה יכול להתקדם בדרגה, ומה היה שכרו וכך ייקבע שכר הנפגע.

**בעיה יותר קשה** – מה קורה אם בזמן התאונה לא היה לנפגע עבודה, למשל ילד שנפגע או חייל שנפגע – שעדיין לא קבעו דפוסי עבודה?

**תשובה:** אם הנתון סטנדרטי מסתכלים על השכר הממוצע במשק.

הנתון השני

**B** – השתכרותו של הנפגע במומו – מה בפועל הוא מרוויח למרות התאונה.

וכל מה שצריך לעשות זה להפחית את A מ-B – והתוצאה זה ההפסד:  $A - B = C$

דרך שניה

**A** – אותו דבר – (הנתון הזה הוא חובה – בלי נתון זה לא ניתן לחשב כלום)

**B** – חסר לנו – בגלל חוסר ראיות, או שאותו הנפגע לא עובד.

בימ"ש רשאי לקבוע את שיעור הפגיעה התפקודית.

**D** – שיעור הפגיעה התפקודית. (נניח שיעור 20%).

$$\begin{array}{ccc} A * D = C & & \\ \downarrow & \downarrow & \downarrow \\ 10,000 * 20\% = 2,000 & & \end{array}$$

**לעניין מס הכנסה** – 2 כללים נקבעו בפסיקה:

מס הכנסה נקבע לא רק לפי ההכנסה, אלא לפי נ"ז – של אותו יחיד. כלומר יש עניין של סטטוס אישי.

ונשאלת השאלה: מתי מייחסים לסטטוס?

וההלכה: מתייחסים לסטטוס ביום כתיבת פסק הדין. והיה פס"ד בבחורה שנפגעה ובשמיעת הראיות הייתה רווקה, ורווקה אין לה נ"ז – ומשלמת מס מקסימלי. והשופט במחוזי קבע שיש להניח שעוד מעט היא תתחתן וקבע את מס ההכנסה לפי העתיד.

ובימ"ש העליון קבע שזה לא נכון – וההלכה קובעת שמייחסים למצב ביום כתיבת פסק הדין.

והחשיבות בזה: שזה קובע כמה מס הכנסה צריך לשלם.

**דבר נוסף** – מדברים על שיעור מס מקסימלי של 25%, ואם יצא פחות מ-25% - ישלמו פחות. ונשאלת השאלה על איזה מס מדובר – על מס שולי או על מס אפקטיבי?

מס שולי – ישנן מדרגות מס – שעד סכום מסוים לא משלמים, ומסכום מסוים ואילך משלמים אחוז מסוים, וכן על זו הדרך, ככל שעולה ההכנסה אחוזי המס משתנים. לדוגמא על 1,000 ראשונים לא משלמים, בין 1,000 ל- 2,000 משלמים 10%, בין 2,000 ל- 3,000 משלמים 20% וכו'. מס שולי הוא חל על תחום מסוים. (בין זה לזה).

מס אפקטיבי – לוקחים את הברוטו ובודקים כמה מס מורידים והאחוז שלו הוא המס האפקטיבי. נניח ולאדם יש משכורת 6,000 ועליהם משלם מס 1,500, אז כמה הם 6,000 מתוך 6,000?

$$\frac{100 \times 1,500}{6,000} = 25\%$$

החישוב הוא:

הרווח למס הכנסה הוא אפקטיבי – ולכן אם נותנים לנו את הסכום ברוטו – ואומרים שבהתאם לנתונים האישיים של הנפגע ביום מתן פסק הדין הוא משלם כך וכך מס. בודקים מה המס האפקטיבי של אותו אדם, אם זה עד 25%, זהו המס שנשתמש בו לחישוב הפיצויים, ואם זה יותר מ- 25% אז לא משתמשים בו, והתקרה היא 25%.

### נבדוק איך זה עובד על 2 הדרכים של החישוב:

הדרך הראשונה היא: A - B = C (כשיש לנו את הנתונים של A ו-B).

אין בהירות לאופן הנכון שצריך לעשות את החישוב – וישנם כמה דרכים. בימ"ש לא אמר מה הדרך הנכונה. ולא בהכרח שהדרכים מביאות לאותה תוצאה.

אנחנו נלך בדרך המומלצת ע"י רבלין.

הנוסחה כזאת – אנחנו לא נתייחס להפרש בין A – ל-B (שזה הפרש המשכורות ברוטו), אלא נעשה את ההפרש – שכרו של הנפגע אילולא התאונה ונוריד מס הכנסה. וניקח את שכרו של הנפגע במומו שגם ממנו נוריד את מס הכנסה – בתנאי שמש הכנסה אינו עובר את 25%.

דוגמא:

A – ו-B – הם המשכורות ברוטו.

10,000 – A

4,000 – B

נתון נוסף – מס הכנסה שבפועל משלמים – אלמלא התאונה היו מנכים מס הכנסה 4,000, ואילו במומו משלם מס הכנסה 800.

ואז צריך לבדוק אם מס הכנסה שנוכה היה מעל 25%.

בדיקה ראשונה: מהו שעור המס האפקטיבי ביחס ל-A, ומהו שעור המס האפקטיבי ביחס ל-B.

מס אפקטיבי של A

$$\frac{100 \times 4,000}{10,000} = 40\%$$

מס אפקטיבי של B

$$\frac{100 \times 800}{4,000} = 20\%$$

$$A (-1 TA) = ?$$

$$B (-1 TB) = 4,000 - 800 = 3200$$

$A (-1 TA) - B (-1 TB) = C$  (הנוסחה: לוקחים את ה-A נטו ומפחיתים את ה-B נטו).

אך החישוב של ה-A לא טוב לנו כי הוא מביא לנו 40%, ואז אנחנו ניקח את המס המקסימלי בחוק שזה 25%.

$$10,000 \times 25\% = 2,500 = \text{נטו } A = 7,500$$

$$\text{נטו } B - 3,200$$

$$\text{זה הפסד ההשתכרות} = 4,300$$

בדרך הזו נשתמש שעה שיש לנו את הנתונים של A ו-B

דרך שניה שבה יש לנו רק את A, ו-D – שיעור הפגיעה התפקודית:

$$A * D = C$$

דוגמא:

$$7,000 - \text{יש לנו את } A$$

$$20\% - \text{שיעור מס האפקטיבי}$$

$$30\% - \text{והפגיעה התפקודית}$$

$$A (-1 TA) \quad 7,000 \times 20\% = 1,400$$

$$\text{נטו } - A \quad 7,000 - 1,400 = 5,600$$

$$A * D = C \quad 5,600 \times 30\% = 1,680$$

### מגבלה שניה: הגבלת התקרה

לפי דיני הנזיקין – אתה מקבל את הנפגע כפי שהוא, ללא הגבלת תקרה.

**בחוק הפיצויים** – יש משאבים מצומצמים, לכן נגביל את התקרה של ההשתכרות החודשית והתקרה היא שילוש השכר במשק.

### סעיף 4 (א) (1)

(1) בחישוב הפיצויים בשל אבדן השתכרות ואבדן כושר השתכרות לא תובא בחשבון הכנסה העולה על שילוש השכר הממוצע במשק (להלן -הכנסה מרבית); היה שיעור אבדן השתכרותו ואבדן כושר השתכרותו של הנפגע פחות ממאה אחוזים, תופחת גם ההכנסה המרבית שתובא בחשבון בחישוב הפיצויים, בשיעור שבו פחת ממאה אחוזים;

לדוגמא: נניח והשכר הממוצע במשק הוא: 6,000 אז ההכנסה המרבית היא 18,000.

נעשה את זה ב-2 שלבים:

הדרך הראשונה היא תיאורטית – שבה נחשב ללא מס הכנסה ואח"כ נפחית את סוגיית מס הכנסה.

מעניין אותנו סוגיית תקרת המס – רק אם נתון A עובר את השכר הממוצע במשק – אם  $A =$  עובר את התקרה, יש רלוונטיות להגבלת התקרה.

אם מתעוררת הסוגיה של תקרת המס כי ה-A עובר את שילוש השכר הממוצע במשק – אז הדרך לעשות את החשבון זה **דרך מס' 2.**

$$A * D = C$$

אם ה-A עובר את המקסימום – משנים את הנוסחה ובמקום A - יבוא שילוש השכר במשק - M.

והנוסחה היא כזו:

$$M * D = C$$

לדוגמא: נניח והמשכורת של הנפגע היא  $A = 20,000$

ושילוש השכר הממוצע במשק הוא  $18,000$

והפגיעה התפקודית היא  $20\%$

אז בחוק הפיצויים אנו נעשה כך:  $18,000 \times 20\%$  (אנו מתעלמים מה-A).

ועל זה נלביש את מס הכנסה – בד"כ זה  $25\%$ . (אם יוכח שפחות נפחית).

ולכן הנוסחה תהיה:

$$M (-1 TM) * D = C$$

נפתור את התרגיל:

$$18,000 \times 25\% = 4,500 \text{ (הפחתת מס)}$$

$$18,000 - 4,500 = 13,500 \quad \longleftrightarrow \quad M$$

$$M * D = C \quad 13,500 \times 30\% = 4,050$$

### הדרך השניה

אם נתון A עובר את שילוש השכר במשק אז משתמשים רק בנוסחה השניה – ובמקום A משתמשים ב-M.

יכול להופיע התרגיל בצורה שונה, ובמקום C יינתן A ו-B, וממנו יש לחלץ את ה-D - שיעור הפגיעה התפקודית.

בדרך השניה מופיע A בניכוי מס הכנסה X הפגיעה התפקודית.

איך מגיעים אל הפגיעה התפקודית?

על פי נתון שקובע בימ"ש – ע"פ קביעת B, ובגלל שעושים שימוש רק בדרך השניה, יש צורך לחלץ משני הנתונים (A ו-B) את הפגיעה התפקודית.

**נדגים זאת:**

אם יש לנו את 2 הנתונים - A ו-B, צריך לחלץ את D = שיעור הפגיעה התפקודית.

$$30,000 - A$$

$$15,000 - B$$

בודקים כמה הוא מפסיד A - B, מבלי להיכנס לשאלת מס הכנסה.  
ועושים:

$$\frac{100 \times 15,000}{30,000} = 50\% \quad \longleftrightarrow \quad \text{הנכות התפקודית}$$

הואיל וה-A עובר את שילוש השכר במשק. אנו נציב במקומו את ה-M ונפחית 25% מס.

$$18,000 \times 25\% = 13,500$$

$$M * D = C \quad 13,500 \times 50\% = 6,750 \quad \longleftrightarrow \quad \text{ההפסד החודשי}$$