



בבית המשפט העליון

רע"א 7254/12

רע"א 7378/12

ע"א 7380/12

רע"א 7782/12

לפני:

כבוד השופט ח' מלצר
כבוד השופט ע' פוגלמן
כבוד השופט צ' זילברטל

המבקשים ברע"א 7254/12:

1. תאופיק ג'ברין ושות'
2. מחמוד מוסטפא ג'ברין
3. עבדאללה מוסטפא ג'ברין
4. תופיק מוסטפא ג'בארין
5. הראל חברה לביטוח בע"מ

המבקשות ברע"א 7378/12
והמעערות בע"א 7380/12:

1. נחמני ויקטור בנין והשקעות בע"מ
2. מנורה חברה לביטוח בע"מ

המבקש ברע"א 7782/12:

רוני דאיזה

נ ג ד

המשיבים ברע"א 7254/12:

1. עזבון המנוח זכריא אסעד ג'בארין ז"ל ואח'
2. נחמני ויקטור בניה והשקעות בע"מ
3. מנורה חברה לביטוח בע"מ
4. רוני דאיזה
5. הדר חברה לביטוח בע"מ

המשיבים ברע"א 7378/12
והמשיבים בע"א 7380/12:

1. עזבון המנוח זכריא אסעד ג'בארין ז"ל ואח'
2. המוסד לביטוח לאומי
3. תאופיק ג'בארין ושות'
4. מחמוד מוסטפא ג'בארין
5. עבדאללה מוסטפא ג'בארין
6. תופיק מוסטפא ג'בארין
7. הראל חברה לביטוח בע"מ
8. רוני דאיזה
9. הדר חברה לביטוח בע"מ
10. שלום בן משה
11. קרנית – קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים

המשיבים ברע"א 7782/12:

1. עזבון המנוח זכריא אסעד ג'בארין ז"ל ואח'
2. המוסד לביטוח לאומי

3. הדר חברה לביטוח בע"מ
4. נחמני ויקטור בניין והשקעות בע"מ (פורמלית)
5. מנורה חברה לביטוח בע"מ (פורמלית)
6. תאופיק ג'ברין (פורמלי)
7. מחמוד מוסטפה ג'ברין (פורמלי)
8. עבדאללה מוסטפה ג'ברין (פורמלי)
9. הראל חברה לביטוח בע"מ (פורמלית)

בקשות רשות ערעור וערעור על החלטת בית המשפט
המחוזי בחיפה בת"א 320/04 שניתנה ביום 2.9.2012 על ידי
כב' השופטת ב' בר-זיו

י"ב בשבט התשע"ד (13.1.2014)

תאריך הישיבה:

בשם המבקשים 4-1 ברע"א
7254/12, המשיבים 6-3
ברע"א 7378/12 ובע"א
7380/12, המשיבים 8-6
ברע"א 7782/12:

עו"ד פאיו שרקאוי

בשם המבקשת 5 ברע"א
7254/12, המשיבה 7 ברע"א
7378/12 ובע"א 7380/12
והמשיבה 9 ברע"א 7782/12:

עו"ד עופר שנקר

בשם המבקשות ברע"א
7378/12 והמערעות בע"א
7380/12, המשיבות 3-2
ברע"א 7254/12 והמשיבות 5-
4 ברע"א 7782/12:

עו"ד פזית גלובינסקי; עו"ד יצחק מנדה

בשם המבקש ברע"א
7782/12; המשיב 4 ברע"א
7254/12, המשיב 8 ברע"א
7378/12 וע"א 7380/12:

עו"ד עמי סביר

בשם המשיבה 5 ברע"א
7254/12, המשיבה 9 ברע"א
7378/12 וע"א 7380 והמשיבה
3 ברע"א 7782/12:

עו"ד אסנת לויטה; עו"ד משה עבדי

בשם המשיבים 1 ברע"א
7254/12, ברע"א 7378/12,
ברע"א 7782/12 ובע"א
7380/12:

עו"ד מחמד לוטפי

בשם המשיב 2 ברע"א
7378/12, ברע"א 7782/12

עו"ד אריגי' עואד

ובע"א 7380/12:

עו"ד סיגל דומניץ-סומך

בשם המשיבה 11 ברע"א
7378/12 ובע"א 7380/12:

עו"ד יובל ראובינוף

בשם המשיב 10 ברע"א
7378/12 ובע"א 7380/12:פסק-דיןהשופט צ' זילברטל:

ערעור ושלוש בקשות רשות ערעור על החלטת בית המשפט המחוזי בחיפה מיום 2.9.2012 (ת"א 320/04, כב' השופטת ב' בר-זיו), בגדרה נקבע כי התאונה שבה נפגע זכריא ג'ברין ע"ה (להלן: המנוח) אינה תאונת דרכים. הוחלט שבקשות רשות הערעור מחייבות הגשת תשובות והדיון המאוחד בהן וכערעור התקיים בפני מותב תלתא.

רקע

1. ביום 9.7.2002 נפגע המנוח בתאונה שהתרחשה באתר בנייה כרמת-גן בו עבד. במהלך העבודה, נפלה קורת בטון על המנוח שנפגע באופן קשה. על-פי קביעת בית המשפט המחוזי, הקורה נפלה כתוצאה מכך שפגעה בה מכונת קידוח שעסקה באותו הזמן בפעולות קידוח בקרקע. מכונת הקידוח הייתה מחוברת דרך קבע למשאית ופעלה מעל גבי המשאית בעת התרחשות התאונה.

בעקבות התאונה, הגיש המנוח תביעה נגד השותפות בה הועסק כמועד התאונה, היא המבקשת 1 ברע"א 7254/12 (להלן: השותפות); נגד שלושת השותפים, המבקשים 2-4 ברע"א 7254/12 (להלן: השותפים); נגד החברה שיזמה את פרויקט הבנייה שהייתה גם מזמינת העבודה באתר הבנייה, המבקשת 1 ברע"א 7378/12 (להלן: המזמינה); נגד המפעיל של מכונת הקידוח שהיה גם הבעלים של מכונת הקידוח והמשאית, המבקש ברע"א 7782/12 (להלן: המפעיל); נגד קרנית – קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים, המשיבה 11 ברע"א 7378/12 (ביום 25.10.2010 ניתן פסק דין חלקי במסגרתו נדחתה התביעה נגד קרנית, אך על-פי החלטת הרשמת בבית משפט זה היא צורפה כמשיבה להליך דנא); ונגד חברות הביטוח של השותפים (הראל חברה לביטוח בע"מ), של המזמינה (מנורה חברה לביטוח בע"מ) ושל המפעיל (הדר חברה לביטוח

בע"מ). לאחר שהחלו הדיונים בתיק נפטר המנוח, וכתב התביעה תוקן באופן שעתה התובעים בתיק הם עזבונו של המנוח והתלויים בו (המשיבים 1 בשלושת בקשות רשות הערעור). לתובעים הנ"ל הצטרף כתובע נוסף המוסד לביטוח לאומי (המשיב 2 ברע"א 7378/12 וברע"א 7782/12) בגין התגמולים ששילם וישלם עקב התאונה. בשל טענות במישור הביטוחי, צורף לתובענה כצד שלישי גם סוכן הביטוח של המפעיל (משיב 10 כברע"א 7378/12).

2. הדיון כתביעה פוצל כך שתחילה נדונה השאלה האם התאונה היא כגדר "תאונת דרכים" כמובנה בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: חוק הפיצויים).

ביום 2.9.2012 ניתנה ההחלטה נשוא הליכי ההשגה הנדונים ונקבע בה כי התאונה אינה תאונת דרכים. תחילה הכריע בית משפט קמא במחלוקת העובדתית שעסקה בגורם שהביא לנפילת קורת הבטון על המנוח. בית המשפט קבע כי מכונת הקידוח פגעה בקורה ופגיעה זו היא שהביאה לנפילתה. בקביעתו זו הסתמך בית המשפט על עדויות של מנהל שהועסק אצל המזמינה ושל מומחה שהעיד מטעם המזמינה ומטעם המבטחת שלה. עדים אלה הגיעו לאתר הבנייה ביום התאונה ולפיהם נמצאו סימני פגיעה דומים על הקורה ועל מכונת הקידוח. כמו כן קבע בית המשפט, כי הקורה, השוקלת 1.7 טון, לא הייתה יכולה ליפול אלמלא פגע בה גוף בעל עוצמה, כאשר מכונת הקידוח הייתה הכלי היחיד בסביבת הקורה שלו עוצמה מספקת. בית המשפט דחה את האפשרות שהקורה נוסרה עובר לתאונה וכתוצאה מכך נפלה. לפיכך נקבע כי קיים קשר סיבתי עובדתי בין פעולת מכונת הקידוח לבין נפילת הקורה והפגיעה במנוח.

באשר לסיווג התאונה, בית המשפט בדק האם התאונה נכנסת אל גדר החוק המרכה בדבר "מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב", הכלולה בהגדרת תאונת דרכים שבסעיף 1 לחוק הפיצויים. נקבע, כי הפעלת מכונת הקידוח, שהוצבה על גבי המשאית, "לא הייתה במהלך 'נסיעה' וממילא לא התקיים, עובר לתאונה שימוש במשאית". בהמשך לכך, ובהסתמך על פסק הדין ברע"א 3762/11 עיזבון רחימי נ' חריזי (16.1.2012), (להלן: עניין רחימי), נקבע כי המשאית שימשה כ"זירה" בלבד לפעולת מכונת הקידוח שפעלה במנותק מהמשאית, ועל-כן לא מדובר בתאונת דרכים. בהקשר זה צוין, כי על-פי רישיון המשאית, ובהסתמך על חוות דעתו של המומחה מטעם חברת הביטוח של המפעיל, מר אשר אסבן (להלן: אסבן), המשאית אינה רשאית לנסוע כאשר מכונת הקידוח מורכבת עליה ולכן קיימת הפרדה מוחלטת מבחינה תחבורתית בין

ייעוד המשאית לבין ייעוד מכונת הקידוח. כמו כן, קיבל בית המשפט את חוות דעתו של אסבן לעניין ייעוד המשאית, וקבע כי היא רכב בעל ייעוד תחבורתי בלבד ולא מדובר ברכב דו-ייעודי (או דו-תכליתי). לבסוף קבע בית המשפט, כי במהלך הקידוח שינתה המשאית את ייעודה המקורי שכן היא הייתה מוצבת על זרועות הידראוליות ("ג'קים") כדי לייצבה ולמנוע את האפשרות שתוכל לנוע. לפיכך נקבע כי ממילא התאונה מוחרגת מגדרי החזקה המרבה, וזאת בשל הסיפא של החזקה המרבה הקובע כי תאונה שנגרמה עקב ניצול הכוח המיכני תהווה תאונת דרכים רק אם "בעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו המקורי". על סמך כל האמור, קבע בית משפט קמא כי על אף שהפגיעה במנוח נגרמה בשל פעולת מכונת הקידוח, האירוע אינו מהווה תאונת דרכים.

טענות הצדדים

3. בכל אחד מהתיקים שלפנינו משיג אחד מהנתבעים בבית משפט קמא על הקביעה כי התאונה אינה תאונת דרכים. המזמינה וחברת הביטוח המבטחת אותה הן המערערות בע"א 7380/12 ומבקשות רשות הערעור ברע"א 7378/12. המבקשים רשות ערעור ברע"א 7254/12 הם השותפים, השותפות וחברת הביטוח המבטחת אותם, והמבקש רשות ערעור ברע"א 7782/12 הוא המפעיל.

טענות המשיגים על הקביעה כי התאונה אינה תאונת דרכים

4. המזמינה וחברת הביטוח שלה טוענות כי בית משפט קמא טעה בקביעה כי המשאית אינה רכב רב-ייעודי, שכן נוסף על הייעוד התחבורתי של המשאית, קיים לה ייעוד נוסף והוא ביצוע עבודות קידוח. בהקשר זה נטען כי ביצוע עבודות קידוח הוא ייעוד מקורי של המשאית, שכן מכונת הקידוח נרכשה והותקנה זמן קצר לאחר רכישת המשאית ומעולם לא הוסרה ממנה. כמו כן צוין כי מכונת הקידוח זקוקה למשאית כדי לנוע במהלך עבודת הקידוח. על-כן נטען כי מכונת הקידוח היא חלק בלתי נפרד מהמשאית ולא ניתן להתייחס אל השתיים כאל שני מכלולים נפרדים. המזמינה וחברת הביטוח הוסיפו, כי הגדרת המשאית ברישיון הרכב כ"רכב עבודה" מעידה על כך שקיימת לה תכלית נוספת על תכליתה התחבורתית (לעניין זה ראו הגדרת המונח "רכב עבודה" בפקודת התעבורה [נוסח חדש], לאמור: "רכב שצויד עבודה מורכב עליו באופן קבוע, או שמבנהו עשוי לביצוע עבודה, ואינו מיועד להובלת משא או להטעת נוסעים"). עוד נטען, כי שגה בית משפט קמא בכך שהסתמך על חוות דעתו של המומחה אסבן, לפיו ייעוד המשאית הוא לתחבורה בלבד. לטענת המזמינה וחברת

הביטוח, אסכן הוא מומחה לבטיחות בלבד ולא בעל המומחיות הנדרשת לשם הבחנה בין רכב חד-תכליתי לרכב רב-תכליתי (או דו-תכליתי), ובנוסף חלק מהנתונים שהוא הציג התבררו במהלך חקירתו הנגדית כלא מדויקים. על סמך דברים אלה נטען כי משאית הקידוח מהווה רכב דו-תכליתי, ואין מקום להפרדה מלאכותית בין המשאית לבין מכונת הקידוח.

המזמינה וחברת הביטוח הוסיפו כי מאחר שבעת התאונה פעלה המשאית במסגרת אחד מייעודיה, דהיינו - קידוח בורות, ונוכח הקביעה כי פעולת הקידוח היא שגרמה לתאונה, קיים קשר סיבתי בין הפעלת הכוח המיכני של המשאית לבין התאונה. עוד נטען, כי מאחר שהמשאית פעלה בגדר ייעודה בעת ביצוע פעולת הקידוח, שגה בית משפט קמא בקובעו כי במועד התאונה שינתה המשאית את ייעודה המקורי. המזמינה וחברת הביטוח הוסיפו כי על-פי קביעות בית המשפט העליון ברע"א 6779/97 מנופי יהודה בע"מ נ' מזל - עבודות מתכת, פ"ד נו(1) 721 (1998), (להלן: עניין מנופי יהודה), העובדה שמכונת הקידוח הופעלה על-ידי מנוע נפרד ממנוע המשאית, אינה מוציאה את התאונה מגדרי הגדרת "תאונת דרכים".

5. המפעיל הציג טענות דומות לאלו שהעלו המזמינה וחברת הביטוח שלה. בנוסף, הדגיש המפעיל בטיעונו את הסתירה הקיימת, לטענתו, בין פסיקת בית משפט קמא לבין פסיקות קודמות של בית משפט זה.

השותפים, השותפות והמבטחת שלהם הצטרפו לטיעונים שהציגו המזמינה וחברת הביטוח שלה. בנוסף לכך טענו כי בית משפט קמא שגה בכך שביסס את החלטתו על פסק הדין בעניין רחימי. נטען כי אותה פרשה עסקה בהגדרה הבסיסית של תאונת דרכים ולא בחזקה המרבה, כאשר מדובר היה ברכב חד-ייעודי ולא דו-ייעודי, והתעוררו בה שאלות משפטיות שונות מאלו העולות במקרה דנא (בעניין רחימי דובר באחריות לפטירת ילדה שהושארה ברכב חונה). בנוסף הציגו השותפים טיעונים ביחס לדרישת "ניצול הכוח המיכני" הקבועה בחזקה המרבה. בהקשר זה נטען כי קביעת בית המשפט לפיה התאונה התרחשה עקב ניצול הכוח המיכני של מכונת הקידוח, ולא של המשאית, שגויה ונעשתה בלי התייחסות לטענות שהועלו באשר להתקיימות קשר סיבתי, עובדתי ומשפטי, בין המשאית לבין התאונה.

המשיב 10 בע"א 7380/12 וברע"א 7378/12 הוא סוכן ביטוח שהועסק אצל המבטחת של המפעיל, וצורף להליך בבית משפט קמא כצד ג'. בערעור דנא הצהיר המשיב 10 על הצטרפות לטיעוני המזמינה וחברת הביטוח שלה.

טענות התומכים בקביעה כי התאונה אינה תאונת דרכים

6. חברת הביטוח המבטחת את המפעיל טוענת כי בית משפט קמא צדק בקביעה כי התאונה אינה תאונת דרכים. נטען כי החזקה המרובה חלה רק במקרים בהם הייעוד הלא-תחבורתי של הרכב הוא ייעוד מקורי, אך בענייננו ביצוע עבודות קידוח אינו ייעוד מקורי של המשאית. עוד נטען כי בעת התאונה שינה הרכב את ייעודו המקורי ואיבד את ייעודו התחבורתי ועל-כן התאונה יצאה מגדר הגדרת "תאונת דרכים". למען האמת, עיון בטענותיו של עו"ד עבאדי, בא-כוח הדר חברה לביטוח בע"מ, מעלה כי עולה מהן, ולו בעקיפין, משאלה כי תשונה ההלכה שנקבעה בפסק הדין בעניין מנופי יהודה.

העובון והתלויים של המנוח חזרו על טענות חברת הביטוח של המפעיל, והדגישו כי התאונה לא התרחשה עקב ניצול הכוח המיכני של המשאית ועל-כן אין מקום להחיל את החזקה המרובה במקרה דנא. בהקשר זה צוין כי מנוע המשאית היה כבוי בעת התאונה, מכונת הקידוח פעלה בעזרת מנוע נפרד ומפעיל מכונת הקידוח החזיק ברישיון שונה עבור הפעלת המכונה וכלל לא נהג במשאית. כמו כן חזרו העובון והתלויים על קביעות בית משפט קמא, לפיהן המשאית אינה רכב רב-ייעודי. המוסד לביטוח לאומי הצטרף לעמדת העובון והתלויים וטען כי אין מדובר בתאונת דרכים.

קרנית תמכה אף היא בהחלטת בית משפט קמא. יש לציין כי קרנית ביקשה מיוזמתה להצטרף להליך דנא, לאחר שהמערערים השונים לא צירפו אותה כמשיבה. בהחלטה מיום 10.2.2013 קיבלה כב' הרשמת ל' בנמלך את בקשת קרנית וקבעה כי על אף שבית משפט קמא דחה את התביעה כנגדה, "הרי שבהיותה צד להליך שהתנהל ... ומשהיא עומדת על זכותה להיות צד להליך גם בהליך הערעורי, דין הבקשה להתקבל ...". קרנית טוענת כי המשאית שימשה רק למטרות תחבורתיות - נסיעה והובלת מטען (כאשר במקרה זה המטען הוא מכונת קידוח), אך היא אינה בעלת ייעוד נוסף של קידוח בורות. עוד נטען כי הקביעות בפסק הדין בעניין מנופי יהודה, אותו הזכירו המערערים השונים, התייחסו לרכב אשר לא הייתה מחלוקת לגבי היותו רב-תכליתי. מכיוון שלטענת קרנית המשאית היא רכב שלו תכלית אחת בלבד, תחבורתית, החזקה המרובה לא חלה לגביה וקביעות בית המשפט בעניין מנופי יהודה אינן רלוונטיות לענייננו.

7. ראשית ייאמר כי אף כי מדובר בהחלטת ביניים שלא סיימה את ההתדיינות, בענייננו יש מקום ליתן רשות ערעור למבקשים זאת. מדובר בהחלטה הקובעת את אופי ההליך, שכן תביעה שעילתה בחוק הפיצויים מתבררת על-פי סדרי דין שונים מיתר תביעות הנזיקין, ועל-כן אין מקום לדחות את ההכרעה בסוגיה עד לאחר סיום ההליך בבית משפט קמא. לפיכך נדון בבקשות כאילו ניתנה רשות לערער והוגשו ערעורים על יסודה. בנסיבות אלה אין גם מקום להיזקק לשאלה האם עומדת למזמינה ולמבטחתה זכות ערעור. דין הערעורים להתקבל.

8. המקרה דנא מעורר את השאלה, אליה נדרשים בתי המשפט באופן תדיר, אילו תאונות נכללות בגדרי הגדרת המונח "תאונת דרכים" שבחוק הפיצויים. סעיף 1 לחוק הפיצויים מציג את ההגדרה הבסיסית לתאונת דרכים ואת שלוש החזקות המרבות המתארות מצבים המהווים אף הם תאונות דרכים, על אף שמצבים אלה לא מקיימים את כל רכיבי ההגדרה הבסיסית. מוסכם על הצדדים כי התאונה בענייננו לא מקיימת את דרישות ההגדרה הבסיסית, והמחלוקת נסבה על השאלה האם חלה החזקה המרבה בדבר "ניצול הכוח המיכני של הרכב". החזקה האמורה קובעת כי תאונת דרכים היא גם "מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו".

על מנת שאירוע תאונתי יהיה כלול בגדרי החזקה המרבה הנדונה, צריכים להתקיים מספר תנאים: ראשית, החזקה רלבנטית לתאונות בהן מעורב רכב רב-ייעודי (או רב-תכליתי, לרבות דו-תכליתי), שיש לו ייעוד נוסף על ייעודו התחבורתי, כאשר בעת התאונה על הרכב לפעול במסגרת הייעוד הלא-תחבורתי שלו. כמו כן, נדרש כי הייעוד הלא-תחבורתי יהיה ייעוד מקורי של הרכב, כך שהרכב אינו יכול לרכוש ייעודים זמניים המשתנים מעת לעת. שנית, על המאורע להתרחש עקב ניצול הכוח מכני של הרכב. דרישה זו מחייבת קיומו של קשר סיבתי, משפטי ועובדתי, בין התאונה לבין הכוח המיכני שהפעיל הרכב במסגרת התכלית הלא-תחבורתית שלו. שלישית, על הרכב לשמור על ייעודו המקורי בעת התרחשות התאונה. כך, למשל, רכב שהוסרו ממנו הגלגלים, ושאינו יכול עוד לשמש לנסיעה בגדר מטרתו התחבורתית המקורית, יחשב כרכב ששינה את ייעודו המקורי, ועל-כן תאונה שתגרם בעזרת ניצול כוחו המיכני במסגרת ייעודו הלא-תחבורתי, לא תיחשב תאונת דרכים על-פי החזקה המרבה (ראו עוד על יסודות החזקה המרבה: רע"א 8061/95 עוזר נ' ארדט חברה לביטוח בע"מ, פ"ד (נ) 532 (1996), (להלן: עניין עוזר); עניין מנופי יהודה; אליעזר ריבלין תאונת הדרכים

– תחולת החוק, סדרי דין וחיישוב פיצויים 312-331 (מהדורה רביעית, 2012); יצחק אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים 122-130 (מהדורה רביעית, התשע"ג)). על רקע דברים אלה, אעבור לבחינת העניין שלפנינו.

9. באשר לתנאי הראשון, היינו סיווג הרכב, סבורני כי יש להתייחס למשאית הקידוח כאל רכב דו-תכליתי בעל תכלית תחבורתית ותכלית לא-תחבורתית מקורית. בפסיקה הוכרו רכבי עבודה שונים כרכבים רב-תכליתיים, דוגמת משאית עליה הותקן מנוף (ראו, למשל, את עניין עוזר ואת רע"א 9996/06 מנורה חברה לביטוח בע"מ נ' עזבון ניסים (22.6.2009)), או משאית עליה הותקנו מערביל ומשאבת בטון (רע"א 5971/95 עובד לוי, תיעוש האבן והבניה בע"מ נ' שמחון, פ"ד נב(5) 70 (1998)). לדידי, וכפי שיבואר להלן, משאית שעליה מותקנת דרך קבע מכונת קידוח אינה שונה באופן מהותי (לעניין ההגדרה כרכב רב-תכליתי) מכלי רכב אלה. למשאית הקידוח שני ייעודים מקוריים: האחד תחבורתי הבא לידי ביטוי בתנועת המשאית על גבי כבישים בדרך לאתרי הבנייה ובתנועה בין בור קידוח אחד לשני במהלך העבודה, והשני אינו תחבורתי והוא קידוח בורות.

המשיבים השונים אינם חולקים על כך שמשאית הקידוח אכן פועלת בשתי דרכים אלה, אך הם טוענים כי יש להבחין בין פעילות המשאית לבין פעילות מכונת הקידוח, שכן כל אחת מהן עובדת באופן עצמאי במסגרת תכלית אחת בלבד - המשאית פועלת במסגרת הייעוד התחבורתי ומכונת הקידוח פועלת במסגרת הייעוד הלא-תחבורתי. סבורני כי לנוכח ההלכה הפסוקה, ובראשה עניין מנופי יהודה, אין מקום לקבל עמדה זו ולא נכון להתייחס למכונת הקידוח כאל גוף נפרד, הפועל במנותק מהמשאית. המשאית נרכשה במטרה לשמש כמשאית קידוח, המשאית מוגדרת כ"רכב עבודה" ברישיון הרכב ולא כמשאית רגילה, השילוב בין יכולת התנועה של המשאית לבין יכולת הקידוח של מכונת הקידוח נדרש על מנת שהמשאית תוכל לבצע את עבודתה הכוללת מעבר בין בורות קידוח שונים במהלך העבודה, מכונת הקידוח היא חלק אינטגרלי מהמשאית ומותקנת על גבה בדרך קבע לאורך זמן (וזאת בלי להכריע במחלוקת בין הצדדים על המועד המדויק בו הותקנה מכונת הקידוח), פירוק מכונת הקידוח מהמשאית אפשרי באופן תיאורטי אך מדובר בתהליך מורכב הדורש מספר ימי עבודה ובפועל מכונת הקידוח לא הוסרה מהמשאית מאז שהותקנה עליה. כמו כן, ובניגוד למשתמע מפסק דינו של בית משפט קמא, המשאית נוסעת תמיד כאשר מכונת הקידוח מותקנת עליה. המגבלה הקיימת ברישיון, אותה הזכיר בית משפט קמא, מתייחסת רק לנסיעה כאשר מכונת הקידוח נמצאת במצב אנכי. על רקע דברים אלה אני

סבור כי לא ניתן להתייחס למשאית כאל כלי נפרד ממכונת הקידוח ונכון לראות במשאית הקידוח רכב דו-תכליתי המשמש לקידוח ולנסיעה.

לדירי, העובדה שהתקנת מכונת הקידוח נעשתה זמן מה לאחר ייצור המשאית אינה מובילה למסקנה כי קידוח אינו ייעוד מקורי של משאית הקידוח. התקנת מכונת הקידוח נעשתה באופן מסודר על-ידי היצרן, ומשאיות שעליהן מותקנות מכונות קידוח הן כלי עבודה מוכר, כך שלא מדובר בשינוי מאולתר של המשאית. בנוסף, הקידוח הוא ייעוד קבוע של משאית הקידוח, ולא ייעוד זמני, שכן מכונת הקידוח לא הוסרה מהמשאית מאז שהותקנה על גבה. כמו כן, המשאית נרכשה מלכתחילה על-ידי מפעיל מכונת הקידוח לשם שימוש בה כמסגרת עבודות קידוח. זאת ועוד, בהסתמך על טענות הצדדים, נדמה כי המשאית מעולם לא פעלה במנותק ממכונת הקידוח ולא שימשה כמשאית "רגילה", כך שבהחלט ניתן לומר שקידוח בורות הוא ייעוד מקורי של משאית הקידוח. עצם העובדה שהמשאית לא יצאה מפס הייצור של היצרן כשמכונת הקידוח מותקנת עליה, יכולה לשמש כאינדיקציה מסוימת לכך שקידוח אינו ייעוד מקורי של המשאית, אך לטעמי לא מדובר במבחן בלעדי שעל-פיו בלבד יקבעו הייעודים המקוריים של כלי רכב. לפיכך, סבורני כי משאית הקידוח היא רכב דו-ייעודי בעל שני ייעודים מקוריים. על-פי ההלכה הפסוקה, כאשר מדובר ברכב דו-תכליתי, גם תאונה שהתרחשה במהלך פעילותו שבגדר תכליתו הלא תעבורתית תיחשב לתאונת דרכים (עניין עוזר, עמ' 567-578).

10. לעניין התנאי השני, הדרישה כי המאורע יתרחש עקב ניצול כוחו המיכני של הרכב, סבורני כי נוכח פסיקות קודמות של בית משפט זה - אין ספק כי התנאי מתקיים בענייננו. כפי שציין בית משפט קמא, בעת פעולת הקידוח פעלה מכונת הקידוח בעזרת מנוע נפרד, בעוד שמנוע המשאית דמם. ואולם, כפי שנקבע בעניין מנופי יהודה, אין בכך כדי להביא למסקנה כי לא היה שימוש בכוחו המיכני של הרכב:

"משעה שתכליתה של חזקה זו הינה לכלול במסגרת תאונת דרכים את אותם השימושים והפעילויות שאינם 'תעבורתיים' בעיקרם, והנובעים מן השימוש בכלי הרכב כמקור כוח, הרי שאין טעם בהבחנה בין מנוע הרכב המשמש לייעוד התעבורתי למנוע נפרד המשמש לייעוד שאינו תעבורתי" (שם, בעמ' 728, ההדגשה הוספה - צ.ז.).

ובהמשך נקבע כי:

"... מכאן, שאין הכרח כי אותו הכוח המיכני הנדרש לשם אפיונו של רכב כ'רכב מנועי', כמשמעותו בחוק, יהא גם הכוח המיכני שינוצל לשם הכניסה לגדריה של החזקה החלוטה בדבר ניצול הכוח המיכני" (שם, בעמ' 729).

משעה שנקבע כי הרכב הוא דו-תכליתי, וכי מכונת הקידוח היא חלק אינטגרלי מהמשאית, השימוש בכוח המופק ממנוע מכונת הקידוח יחשב גם הוא כניצול הכוח המיכני של הרכב, אף אם מנוע מכונת הקידוח אינו משמש את המשאית להגשמת תכליתה התחבורתית. על-כן, ונוכח הקביעות המפורשות בפסק הדין בעניין מנופי יהודה, לא נותר אלא לקבוע כי כאשר פעלה משאית הקידוח במסגרת הייעוד הלא-תחבורתי שלה, היינו הקידוח, היא ניצלה את כוחו המיכני של "הרכב" במובנו הרחב של המונח (בהיות רכב זה בעל שתי תכליות), וזאת אף אם מכונת הקידוח פעלה בעזרת מנוע שונה מזה ששימש את הרכב לנסיעה (ראו עוד על הטעמים שהנחו את בית המשפט בקביעה זו: עניין מנופי יהודה, בעמ' 728-730).

בית משפט קמא הוסיף בהקשר זה כי המשאית שימשה כזירה בלבד, עליה עמדה מכונת הקידוח, וכי בעת הקידוח המשאית לא הייתה במהלך נסיעה ולא התקיים בה כל שימוש תחבורתי. סבורני כי דברים אלה לא מובילים למסקנה כי התאונה לא נגרמה עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב. כאשר רכב דו-תכליתי פועל במסגרת התכלית הלא-תחבורתית שלו, הוא אינו נדרש להיות "במהלך נסיעה" ולשמש גם לתכליתו התחבורתית: "אכן, הדרישה כי השימוש ברכב יהא 'למטרות תחבורה' היא חלק מההגדרה הכללית. אין היא חלה לעניין החזקות החלוטות. הללו נועדו לחול דווקא בכל אותם המקרים שבהם לא מתקיים אחד היסודות המרכיבים את ההגדרה הכללית" (עניין עוזר, בעמ' 561). היינו, היותה של המשאית במצב סטטי במהלך הקידוח, אינה מוציאה את התאונה מגדר החזקה המרובה. יתר על כן, סבורני כי ההסתמכות על פסק הדין בעניין רחימי, אשר התייחס לרכב ששימש כזירה בלבד ולכך שבעת התאונה הרכב לא היה במהלך נסיעה, אינה מתאימה לענייננו. פסק הדין הנ"ל עסק בסיווג תאונה כתאונת דרכים על-פי ההגדרה הבטיסית של תאונת דרכים. ההגדרה הבטיסית אכן דורשת כי הרכב ישמש למטרות תחבורה בעת התקיימות התאונה. ואולם, בבחינת תחולת מצב הכלול בחזקה המרובה, עלינו להתמקד בתכלית הלא-תחבורתית של הרכב בעת התאונה, ואין צורך שהרכב ישמש גם למטרות תחבורה באותו הזמן.

לעניין הקשר הסיבתי, בית משפט קמא קבע כי קיים קשר סיבתי עובדתי בין פעולת מכונת הקידוח (המנצלת את כוחו המיכני של הרכב) לבין נפילת הקורה והנזק שנגרם למנוח. מדובר בקביעה עובדתית העוסקת בנסיבות המקרה ובקשות רשות הערעור לא הופנו כלפיה. על-כן איני מוצא לנכון לדון בסוגיה זו ואצא מנקודת הנחה שדרישת הקשר הסיבתי העובדתי מתקיימת בענייננו.

11. כאשר לתנאי השלישי, קבע בית משפט קמא כי בנוסף לאי-התחולה של החזקה המרבה על האירוע, המשאית אף שינתה את ייעודה בעת התאונה כך שממילא התאונה בענייננו אינה נכללת בגדרי החזקה:

"במועד התאונה עצמה (שהוא הרגע בו יש לבחון את 'הרכב') המשאית גם שינתה את ייעודה המקורי, מאחר ולא היתה יכולה לקיים את ייעודה המקורי – הנסיעה והצבתה על הג'קים גם לא נועדה כדי להביאה למצב של נסיעה (כמו במקרה של העלאת רכב על ג'ק לצורך החלפת גלגל – אלא להיפך, הדבר נעשה על מנת למנוע את נסיעתה ... " (שם, בפסקה 41, ההדגשה הוספה – צ.ו.).

לטעמי הצבת המשאית על זרועות הידראוליות וכיבוי המנוע שלה אינם מבטלים את הייעוד התחבורתי המקורי של המשאית. במהלך ביצוע הקידוחים, עוצרת המשאית ליד כל בור אותו היא קודחת ומייצבת את עצמה בעזרת זרועות הידראוליות. ואולם, המשאית ממשיכה לנוע לאחר מכן והשינוי אינו מביא לשינוי קבוע ומוחלט בייעודה התחבורתי. בית משפט זה עסק בעבר במקרה דומה וקבע כי:

"בעת ניצול הכוח המכאני של הרכב 'לא שינה הרכב את ייעודו המקורי'. ייעוד מקורי זה היה ונשאר 'דו-תכליתי': נסיעה וטעינה ופריקה. העובדה, שבשעת הפריקה ניצבה המשאית על 'רגליים' הידראוליות, לא שינתה את ייעודה המקורי. נהפוך הוא: היא הגשימה ייעוד זה, שכן הפריקה והטעינה, על-פי הייעוד המקורי, יכולות להיעשות כאשר המשאית נשענת על גלגליה או על 'הרגליים' הידראוליות. הייתי רואה שינוי ייעוד אם הגלגלים היו מוסרים מהרכב, והיא הייתה הופכת אך למנוף ניית. זה אינו המקרה שלפנינו" (ע"א 5919/96 אשטרום – חברה להנדסה בע"מ נ' רשלין, פ"ד נ(3) 697, 702 (1996), ההדגשה הוספה – צ.ו.).

אציין כי ענייננו נבדל ממקרה אחר בו הוצא מנוע של משאית והיא הפכה למשטח ייצוב למתקן קידוח (ע"א 674/85 "אליהו" חברה לביטוח בע"מ נ' זק, פ"ד מג(1) 356 (1989)). באותו מקרה המשאית אכן איבדה בדרך קבע את יכולתה לנוע.

בפרשה הנדונה כאן משאית הקידוח לא איבדה את יכולת התנועה שלה והיה ביכולתה להמשיך ולנוע גם לאחר הקידוח. משכך סבורני כי היא לא שינתה את ייעודה בעת התרחשות התאונה.

12. לסיכומם של דברים, הואיל ומשאית הקידוח היא רכב דו-ייעודי בעל שני ייעודים מקוריים, ומאחר שהתאונה התרחשה עקב ניצול הכוח המיכני של משאית הקידוח, וכל זאת בלי שהמשאית איבדה את ייעודה התחבורתי המקורי – סבורני כי החזקה המרבה חלה על התאונה בה נפגע המנוח. אציין בשולי הדברים כי קביעה זו מתבססת על הגדרת תאונת דרכים בחוק הפיצויים כפי שנקבעה בתיקון מס' 8 לחוק הפיצויים, ועל הדרך שהתוותה הפסיקה. ברי כי סיווג תאונות כגון דא כתאונות דרכים אינו מתיישב עם תפיסה אינטואיטיבית ו"רגילה" של המושג "תאונת דרכים", כפי שכבר צוין בפסיקה (ראו, למשל, את פסק דינו של השופט מ' חשין בעניין מנופי יהודה), אולם כך נפסק זה מכבר על-ידי בית משפט זה והמחוקק לא ראה לנכון לשנות את ניסוח החזקה המרבה בנדון. ההלכה בנדון השתרשה במהלך השנים ואיני רואה שראוי לשנותה.

13. אשר על כן, אציע לחברי לקבל את הערעורים, ולקבוע כי התאונה בה נפגע המנוח היא תאונת דרכים כמשמעה בחוק הפיצויים. נוכח קביעה זו דין התביעות נגד הנתבעים שאינם חבים על-פי העילה שבחוק הפיצויים, או מכוחה, להידחות, ובית המשפט המחוזי יורה כל שנחוץ לעניין זה, לרבות פסיקת הוצאות. לעניין פסיקת ההוצאות יילקחו בחשבון גם ההליכים שהתקיימו בבית משפט זה.

שׁוֹפֵט

השופט ח' מלצר:

אני מסכים.

שׁוֹפֵט

השופט ע' פוגלמן:

אני מסכים.

שופט

לפיכך נקבע כאמור בפסק דינו של השופט צ' זילברטל.

ניתן היום, כ"ה באב התשע"ד (21.8.2014).

שופט

שופט

שופט