

חברי קבוצת ווצאפ : "בטיחות בראי המשפט"פסק דין – קביעת קו הגבול בין תאונת עבודה לתאונת דרכים בהפעלת צמ"ה

אין לנו כאנשי מקצוע ששואפים ללמוד, להשתלם ולהיות טובים ומקצועיים יותר, "כלי" ראוי יותר מאשר דברי בית המשפט בשלל הליכים משפטיים וזאת על מנת ללמוד ולהפנים מה בית המשפט מצפה מאיתנו כאנשי מקצוע וליישם לקחים מכשלים ושגיאות של אנשי מקצוע אחרים בעבר אשר בית המשפט דן בעניינם ולמנוע כשלים ותאונות בעתיד.

מקריאת פסקי דין, אנחנו יכולים לשאוב ידע רב מאד לאחר הניתוח שעושה בית המשפט עם כל מקרה ומקרה וללמוד כיצד בית המשפט מיישם הלכה למעשה את דברי החקיקה, פרשנויות, הלכות שונות ויוצק תוכן משפטי ומעשי על המקרה שלפניו.

ה"שפה" המשפטית הינה "שפה" מורכבת, שונה מכל "שפה" אחרת, אדם שלא בקיא בתורת המשפט, לא תמיד יוכל להבין את הניתוחים המשפטיים, האיזונים, הדקויות ושימוש בכלים משפטיים שונים כפי שעושה בית המשפט בניתוח כל מקרה ומקרה כפי שבא לידי ביטוי בתוצרים של בית המשפט ולכן, בפסק הדין הזה כמו בשאר פסקי הדין, הכרעות דין או גזרי דין המפורסמים מעת לעת, גרעתי חלקים משפטיים שעלולים לבלבל את הקורא ואינם מענייניו, הדגשתי את הנדרש והוספתי הערות בהתאם לצורך על פי מיטב הבנתי לטובת הקורא ולשם השגת מטרות הקבוצה.

מעת לעת, עולה השאלה האם תאונה מכלי צמ"ה, מהווה תאונת דרכים או תאונת עבודה. בפסק דין זה, דן בית המשפט העליון בערעור בשאלה, האם פגיעה ממנוף המותקן על גבי משאית מהווה תאונת דרכים את תאונת עבודה ?

בפסק דין זה, מתווה בית המשפט העליון, מספר אבני דרך וקובע כללים למבחן הראוי בו יש לנקוט לשם הכרעה בשאלה האם רכב אשר חרג מייעודו המקורי, לצורך החלטה האם התאונה תיחשב תאונת עבודה או תאונת דרכים.

**והאם תאונה שנגרמת תוך יצירת אילתור במנוף העמסה עצמית, נחשבת תאונת דרכים ?**

אייל פלטק, עו"ד  
PLATEK.ADV@GMAIL.COM

כל הזכויות שמורות – אייל פלטק, עו"ד, "נבו" הוצאה לאור

## בבית המשפט העליון

רע"א 9996/06

בפני :  
 כבוד המשנה לנשיאה א' ריבלין  
 כבוד השופט א' א' לוי  
 כבוד השופט ס' גובראן

המבקשות :  
 1. מנורה חברה לביטוח בע"מ  
 2. אבנר איגוד לביטוח נפגעי רכב בע"מ

נגד

המשיבים :  
 1. עזבון המנוח כהן ניסים ז"ל  
 2. פרידה כהן  
 3. סולי קדמי  
 4. סיגלית כהן  
 5. ראובן כהן  
 6. שירית כהן  
 7. חברת קדם עבודות עפר ופיתוח בע"מ  
 8. חברת דרגושינסקי בע"מ -אבני נוי ומשתלבות  
 9. עבדאללה אבו גנאם  
 10. אברהים בן סאלם אבו ג'אבר

בקשת רשות ערעור על פסק-דין של בית-המשפט המחוזי  
 בחיפה מיום 20.11.06 בע"א 1753/05 [פורסם בנבו],  
 שניתן על-ידי כבוד השופטים ר' שפירא, י' עמית ור'  
 סוקול

תאריך הישיבה : כ"ב באדר התשס"ט (18.3.09)

בשם המבקשות : עו"ד עידו אמגור

בשם המשיבים 1-6 : עו"ד זיו מנדלוביץ'

בשם המשיבה 7 : עו"ד יהודה גוטמן

בשם המשיבה 8 : עו"ד אשרית רוטקופף

## פסק-דין

שתי הערכאות המשפטיות קודמות ( בית משפט שלום  
ובית משפט מחוזי ) קבעו כי האירוע המפורט בפסק דין  
זה ( של בית המשפט העליון ) מהווה תאונת דרכים.  
בפסק דין זה, דן בית המשפט העליון בנושא והוציא  
החלטה הפוכה שמהווה למעשה "הלכה".

המשנה לנשיאה א' ריבלין:

1. ערעור זה מופנה כנגד פסק-דין של בית המשפט המחוזי בחיפה (כבוד השופטים י' עמית, ר' שפירא ור' סוקול), שבו נדחה ערעור על החלטת בית משפט השלום בחיפה (כבוד הנשיא א' קיטאי). **שתי הערכאות באו לכלל מסקנה כי התאונה שבה מצא את מותו נסים כהן ז"ל (להלן: המנוח) היא "תאונת דרכים"** לפי חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: חוק הפיצויים), וזאת מכוח החזקה המרבה שעניינה ניצול הכוח המכני של הרכב.

2. **המנוח היה מנהל עבודה** אצל המשיבה 7. ביום 29.12.1999 הוא שהה באתר עבודה שאליו הגיעה משאית עמוסה בחומרי ריצוף אשר הייתה מבוטחת על-ידי המבקשות. בארגז המשאית היה מותקן עגורן (מנוף) שבקצהו מתקן הרמה קבוע ("חופן הידראולי") לצורך נשיאת משטחי ריצוף. המשטחים נפרקו מן המשאית בעזרת המנוף. המנוח ביקש מנהג המשאית לבצע באמצעות המנוף משימה נוספת: העברת מבנה נייד שעשוי מבטון, המשמש את השומר במקום. יודגש כי מדובר בהעברת המבנה ממקומו למקום אחר באמצעות צידוד של המנוף. פועלים של המשיבה 7 חיברו בתחתית המבנה שני מוטות פלדה שאליהם נקשרה רצועת בד. את הרצועה קשרו למתקן ההרמה והנהג החל להרים את המבנה. תחילה הדבר לא צלח בידו אך בניסיון שני – לאחר שעובד אחד ניצב על גג המבנה ועובד שני בתוך המבנה לצורך "שיווי משקל" – הגיע המבנה לגובה של מטר אחד לערך, ואז התהפך וצנח על המנוח. זה האחרון נמחץ בין המבנה לבין קיר, נפצע קשה, ומת מפצעיו על שולחן הניתוחים.

3. בגין אירוע זה הוגשה תביעה לפי חוק הפיצויים כאשר במוקד הדיון – החזקה המרבה שזו לשונה :

**אם התאונה ניגרמה לאחר שהרכב שינה את ייעודו המקורי, הרי אז לא תיחשב התאונה כתאונת דרכים**

יראו כתאונת דרכים גם מאורע... שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו המקורי.

**האם בעת התאונה "שינה הרכב את ייעודו המקורי"? זו השאלה המרכזית**

המונחת לפנינו. שתי הערכאות הקודמות סברו כי הרכב לא שינה את ייעודו המקורי וכי לפיכך בתאונת דרכים עסקינן. עמדתנו שונה ועל כן החלטנו לדון בבקשה כאילו ניתנה רשות ערעור והוגש ערעור על-פי הרשות שניתנה.

4. הפסיקה עסקה לא מעט בחזקה המרבה שעניינה ניצול הכוח המכני, היוצרת קשיים פרשניים בין השאר עקב כך שהיא מבטאת חריגה מהמבחן התעבורתי שאומץ במסגרת ההגדרה הבסיסית (ראו רע"א 8061/95 עוזר נ' ארט חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ(3) 532 (1996)). החזקה מאפשרת לקבוע כי מקרה מסוים נכנס להגדרת "תאונת דרכים" חרף העובדה שאירוע הנזק לא נגרם בזמן שנעשה ברכב שימוש למטרות תחבורה. עם זאת, נדרש כי הייעוד הלא-תעבורתי יהא ייעוד מקורי של הרכב, ושאיירוע-הנזק נגרם בעת ניצול הכוח המכני של הרכב לייעוד לא-תעבורתי זה. על משמעות הדרישה בדבר אי-שינוי הייעוד המקורי עמדנו במקום אחר :

חזקה זו אינה חלה מקום בו ניצול הכוח המיכני אינו מתבצע כחלק מהגשמת ייעודו המקוריים של הרכב. היא חלה רק באותם מקרים בהם יש לרכב ייעוד מקורי דו-תכליתי, או רב-תכליתי ומקום בו נגרם הנזק עקב ניצול הכוח המיכני, לייעודו המקורי - הלא תעבורתי. החזקה אינה חלה אם, בעת ניצול הכוח המיכני של הרכב, הוא הופך להיות רכב "חד יעודי" לאמור, חדל מלהיות בעל ייעוד תעבורתי; היא אינה חלה גם באותם מקרים בהם, מלכתחילה, לא היה הרכב רב-תכליתי, או למצער דו-תכליתי; והיא אינה חלה אם בעת "השימוש כאמור" (לאמור: ניצול הכוח המיכני) "שינה הרכב את ייעודו המקורי" (ע"א 7481/00 פטאפטה נ' אבו עבד, פ"ד נו(3) 714, 707 (2002)).

**רכב דו תכליתי :  
1. נסיעה בדרך.  
2. הנפה בחופן הידראולי.**

5. בענייננו, כפי שציינן בית המשפט קמא, אין ספק שהמשאית היא רכב דו-תכליתי, וכי בזמן התאונה לא איבדה המשאית את הייעוד התעבורתי שלה, אך האם

**ניצול הכוח המכני במקרה זה היה במסגרת הייעוד המקורי – הלא-תעבורתי – של הרכב? בעניין זה התקשינו להסכים עם מסקנתן של הערכאות הקודמות. אמנם המקרה שלפנינו מורכב יותר מזה שנדון בעניין פטאפטה. שם, נעשה שימוש במחפרון כדי להניף צינור בטון שנקשר באמצעות רצועה לכף המחפרון. בית המשפט הבהיר כי ייעוד מקורי הינו אותו ייעוד מובנה, 'קבוע', המתקיים ברכב, וכי אין בכוחו של שינוי מאולתר שהוכנס ברכב כדי ליצור לו – לרכב – ייעוד "מקורי" לא תעבורתי חדש. בית המשפט הטעים:**

במקרה נשוא ערעור זה נוצל הכוח המיכני של המחפרון לייעוד שמעולם לא היה ייעודו המקורי. למחפרון מספר יעודים. פעולת חפירה באמצעות כף החפירה המותקנת בו היא אחת מייעודיו. במהלך פעולת החפירה משמשת הכף גם לפינוי העפר ממקומו על מנת שניתן יהיה להעמיק חפור. שינוע העפר הנחפר בכף נכלל איפוא בגדר ייעודיו של המחפרון. שינוי הכף נועדו להינעץ בעפר; הן לא נועדו לשמש מיתלה לרצועות מאולתרות שתשמשנה להנפת חפצים. כף המחפרון לא נועדה לשמש מנוף או מתלה - כך הוכח במשפט. דו"ח החקירה של משרד העבודה והרווחה, שהוצג כראיה במשפט, קובע כי "לצורך ביצוע עבודות עפר שכרה [החברה המבצעת] מחפר מסוג j.c.b המיועד אך ורק לחפירות בלבד" וכן כי "על מנת לחסוך בהוצאות החליטה [החברה המבצעת] לנצל את המחפר j.c.b להרמת והרכבת קו ניקוז באתר הבניה, למרות שלא היו בכלי התקנים מיוחדים להורדת צינור בתוך התעלה" (שם, בעמ' 715-716).

6. הנה כי כן, בעניין פטאפטה המחפרון שינה את ייעודו והפך בדרך האלתור למנוף. בענייננו הדברים אינם כה חדים שכן "המנוף נשאר מנוף". אולם איננו סבורים כי מרגע שמורכב מנוף על משאית מייד הופך כל שימוש בו – במנוף – לחלק מן הייעוד המקורי (הלא תעבורתי) של הרכב. יש לבחון בהקשר זה כל מקרה לפי נסיבותיו. המבקשות הציעו לילך בהקשר זה לפי מבחן שכינו "מבחן הייעוד הנורמטיבי". מבחן זה, כך הסבירו, פונה להגדרה של הרכב בפקודת התעבורה, בתקנות וברישיון הרכב, וגזור משם את הייעוד של הרכב. בענייננו, המשאית שבה מדובר הוגדרה ברישיון: "משא רגיל – מנוף אחורי", ועל-פי [תקנה 266 לתקנות התעבורה](#), התשכ"א-1961 "רכב משא" הוא: "רכב מנועי המשמש או שנועד לפי מבנהו לשמש להובלת טובין". מכאן למדות המבקשות כי ייעודו "הנורמטיבי" של הרכב נשוא ענייננו הוא הובלת טובין, ותכליתו של המנוף היא לאפשר טעינה ופריקה של הטובין לצורך הגשמת ייעוד זה. המבקשות מטעימות כי קיימות בדין הגדרות לסוגים אחרים של כלי רכב – כל כלי

לפי ייעודו – ובכלל זה גם למשל הגדרה של "רכב עבודה" שהוא "רכב שציוד עבודה מורכב עליו באופן קבוע, או שמבנהו עשוי לביצוע עבודה, ואינו מיועד להובלת משא או להסעת נוסעים" (סעיף 1 לפקודת התעבורה).

7. איני סבור כי המבחן הראוי מתמצה בשאלת ההגדרה של הרכב בהוראות ובמסמכים שנזכרו לעיל. לא שוכנענו כי הרישום במסמכים אלה נותן מענה שלם לשאלות השונות שעשויות להתעורר בגדרי החזקה המרבה, ולא תמיד ניתן לגזור מן המסמכים מסקנה חד-משמעית לגבי הייעודים המקוריים של הרכב – והמקרה שלפנינו יוכיח. בכך אין כדי לשלול את האפשרות להסתייע ברישום במסמכים הנזכרים לצורך חילוץ הייעוד המקורי של הרכב. מכל מקום לטעמי המבחן הראוי בהקשר הנדון הוא מבחן של שכל ישר ושיקול דעת שיפוטי המונחה על-ידי אמת המידה של ההתוויה המקצועית הנלווית להפעלתו הלא תעבורתית של הרכב. מספר נקודות ראויות להדגשה ביחס למבחן זה.

8. ראשית, יש לזכור כי גם במקום שבו יש לרכב ייעוד דו-תכליתי, הרכב נשאר יחידה אחת ושאלת הייעוד אינה מתייחסת, לדוגמה, רק למנוף (כשהוא לעצמו), אלא למשאת מהסוג הנדון שמנוף מורכב עליה. לא כל רכב שמנוף מורכב עליו הוא מנוף לכל דבר ועניין, **ולא כל רכב שמנוף מורכב עליו מיועד להרמה או שינוע של כל משא בכל הנסיבות.** יודגש: בכך לא באנו לומר כי הייעוד הלא-תעבורתי "כפוף" בהכרח לייעוד התעבורתי של הרכב או "הולך אחריו". כל שבאנו לומר הוא שגם את הייעוד הלא-תעבורתי יש לבחון באספקלריה של הרכב כיחידה כוללת; יש לבחון מהו הייעוד הלא תעבורתי של רכב מהסוג הנדון שמורכב עליו עגורן מהסוג הנדון.

שנית, כאשר בוחנים את הייעוד המקורי (הלא תעבורתי) של רכב שמוקן בו אבזר כלשהו, יש לבחון את השימושים המקוריים שלשמשם מתקינים את האבזר הזה ברכב הנדון. לא מדובר רק בשאלה של יכולת טכנית אלא בשאלה ייעודית: למה נועד אבזר מהסוג הנדון כשהוא מותקן ברכב מהסוג הנדון בדרך בה הותקן במקורו. תכופות זו שאלה מקצועית שפתרונה עשוי לבוא מתוך הוראות היצרן או ספר ההפעלה, ובמקרים מתאימים ניתן להסתייע בחוות-דעת של מומחה ועתים – זו שאלה של שכל ישר. השאלה היא לשם מה מתקינים אבזר כזה ברכב, לאילו ייעודים הוא מתאים כשהוא מורכב ברכב ולאילו ייעודים אין הוא מתאים. ייתכן שאבזר מסוים – למשל מנוף – יתאים למטרות מסוימות ברכב מסוג א, ולמטרות אחרות ברכב מסוג ב. בפסקי-הדין

ובטענות הצדדים חוזרות ונשנות התיבות "ייעוד מובנה, רגיל וטבעי" אולם השאלה מהו הייעוד הזה לא תמיד יכולה להיות מוכרעת על-פי אינטואיציה או ידע כללי. במיוחד כאשר מדובר במתקן או באבזר המותקן על הרכב, למטרות תעשייתיות, חקלאיות וכדומה, עשוי לקום הצורך בתשתית ראייתית מקצועית. יצוין בהקשר זה כי המבקשות ביקשו לתמוך את "המבחן הנורמטיבי" שהציעו בכך שתכופות יש בו לדעתן כדי לייתר שימוש בחוות-דעת מומחים. כשלעצמי איני מוצא כלל-וכלל היגיון ברתיעה מפני בירור הולם בשאלת הייעוד של מתקן או אביזר כלשהו, בין השאר על-יסוד שמיעת עדויות מקצועיות, במקרים שבהם יש בכך כדי להועיל, ובמיוחד במקרי גבול, והמקרה שלפנינו – כפי שעוד יוסבר – הוא מסוג המקרים הללו.

שלישית, **שינוי מאולתר ברכב או באבזר הנלווה אינו יכול ליצור, יש מאין, ייעוד "מקורי" (לא תעבורתי) חדש לרכב – ייעוד שלא היה בו קודם לכן.** כאמור בפסק-הדין בעניין פטאפטה: "ניתן לומר כי יעוד מקורי הינו אותו יעוד מובנה, 'קבוע', המתקיים ברכב. יסוד הקביעות נבחן לעניין איתור ייעודו המקורי של הרכב. כלי-רכב אינו יכול 'לרכוש' ייעוד 'מקורי' נוסף בדרך של תוספת, או שינוי, מאולתרים או ארעיים. פרוש זה מתיישב עם לשון החוק, שהרי המילים 'ייעודו המקורי' מכוונות לתכונה שאינה ארעית; פרוש זה מתיישב עם תכלית החוק, שכן אילו היינו קובעים כי כל שינוי ארעי או מאולתר ברכב יקנה לו ייעוד נוסף מקורי, היה מתרוקן מתוכן הסייג הממעט בדבר השינוי מן הייעוד המקורי" (שם, בעמ' 715). אלתור מהותי מלמד על שינוי מן היעוד המקורי שהרי לשם הגשמת יעוד זה אין צורך באלתור שכזה.

רביעית, במקום שבו נעשה ברכב שימוש לצורך אחד הייעודים המקוריים של הרכב, לפי אמת המידה שהותוותה לעיל, אולם השימוש היה רשלני – אין בכך בלבד כדי "לשנות את הייעוד המקורי". ניצול הכוח המכני של הרכב לייעוד מקורי לא תעבורתי בא בגדר החזקה המרבה גם אם המשתמש נהג ברשלנות. כך למשל, אם נעשה שימוש במנוף לצורך אחד מייעודיו, אך קשירת המטען נעשית ברשלנות או שהמטען היה עודף – לא יהא בכך כדי לשלול את תחולת החזקה. **יש להבחין אפוא בין אלתור המשנה את הייעוד המקורי לבין מימוש רשלני של הייעוד המקורי.**

9. **יש להדגיש כי המבחן שנקבע לעיל, מבחן ההתוויה המקצועית שאחד מסימניו המרכזיים הוא העדר האלתור, התוחם את גבולות הייעוד הלא תעבורתי של הרכב, עולה בקנה אחד עם השיקול של הכוונת התנהגות ראויה ויצירת תמריצים רצויים. אין לעודד**

**ניצול של כלי רכב למטרות לא תעבורתיות תוך "שינויים והמצאות" שסיכון כבד בצדם.**  
**דווקא בשל כך שלרכב יש כוח מכני הניתן (טכנית) לניצול בדרכים שונות ומשונות,** יש להקפיד על כך שהדבר ייעשה לפי הייעוד המקורי של הרכב ואביזריו, ולא בדרך האלתור וה"יצירתיות". **מי שבוחר בכל זאת לסטות מן ההתוויה המקורית והטבעית מתוך סברה, אמונה או תקווה שהרכב יעמוד במעמסה (תרתי משמע), צריך לדעת שהוא עלול לצאת מגדרי חוק הפיצויים.** יש גם לזכור שהמבחן הייעודי של החזקה המרבה הוא עצמו חורג מן המבחן התעבורתי הרגיל ואת החריגה הזו יש לתחום לניצול אמיתי של הרכב לייעודיו (הלא תעבורתיים), להבדיל משימוש ברכב כזירה לניסיונות נועזים של הפעלת כוח מכני.

10. **מן החומר שלפנינו עולה שניצול הכוח המכני של הרכב נעשה במקרה זה לשם ייעוד שאיננו הייעוד המקורי של המשאית,** או למצער לא הוכח אחרת – ונטל ההוכחה לענין זה – לאמור לעניין עצם ניצול הכוח המכני ולעניין ההמנעות משינוי יעודו המקורי של הרכב – מוטל על הטוען לחלות החוק. כמה סימנים לכך. ראשית, מדובר כאמור בענייננו במשאית הכוללת מגוף אחורי. נראה כי לגבי משאית זו מתאימים הדברים שנכתבו בעניין עוזר, שם נפגע עובד ממטען שהועמס על משאית באמצעות מגוף המהווה חלק בלתי נפרד מהמשאית ומופעל על ידי הכוח המכני שלה. הנשיא ברק תיאר את הייעוד הדו-תכליתי כך: "המשאית משמשת להובלת משא. ייעוד זה הוא תעבורתי; המשאית משמשת על פי יעודה המקורי גם להרמת מטען והורדתו. ייעוד זה - על פי תפיסתו של תיקון מס' 8 - אינו תעבורתי. נזק הגוף נגרם למערער עקב השימוש ביעוד המקורי הלא תעבורתי. נזק גוף זה נגרם עקב ניצול כוח המנוע של הרכב". גם בענייננו ניתן להניח – ומכל מקום לטעמי לא הוכח אחרת – כי הייעוד הלא תעבורתי של המשאית בא לידי ביטוי בהרמת המטען אל המשאית ובהורדתו ממנה, בסיוע המגוף, וכי המשאית לא נועדה לשמש "מגוף באתר עבודה" שניתן בדרך-לא-דרך לחבר אליו כל חפץ ולהעבירו ממקום למקום באמצעות צידוד המגוף. אין ספק כי המגוף במקרה זה נוצל שלא בהקשר לרכב עליו הותקן (משאית מטען).

שנית, לא הובאה במקרה זה ראיה – חוברת הוראות הפעלה למשל או עדות מומחה – לגבי ייעודו של העגורן. בנסיבות אלה ראיה מרכזית התורמת לבירור המקרה היא דוח חקירת התאונה שערך אינג' יעקב פקליס מאגף הפיקוח על העבודה במשרד העבודה והרווחה. לפי הדוח המגוף שבו מדובר הוא "עגורן להעמסה עצמית" המורכב על-גבי המשאית. **המסקנה של הדוח היא ש"התאונה הינה תוצאה ישירה מביצוע עבודה**



– ניסיון העברת משא כבד ממקום אחד למקום שני, וזאת תוך שימוש בשיטת עבודה פסולה, בעזרת ציוד לא מתאים ועל-ידי אנשים לא מקצועיים ולא מוסמכים...". ובהמשך: "אביזרי הרמה ששימשו להעברת הביתן, דהיינו מתקן המהווה חופן הידראולי להרמת משטחי לבנים ורצועה מבר, בשום פנים אינם מתאימים לביצוע עבודה זו ואינם מיועדים לכך כלל" [ההדגשות כולן הוספו]. יצוין כי בתקנות הבטיחות בעבודה (עגורנאים, מפעילי מכונות הרמה אחרות ואתתים), התשנ"ג-1992 נאמר כי "עגורן להעמסה עצמית" הוא "עגורן זרוע הידראולי המותקן על גבי רכב מנועי והמיועד בעיקר להעמסת מטענים על הרכב ופריקתם או להרמת משטח עבודה לאדם". הגדרה זו גם היא מלמדת כי עגורן להעמסה עצמית הוא מנוף בעל ייעוד מוגדר ומתוחם – בעיקר העמסת מטענים על הרכב ופריקתם והרמת משטח עבודה. התקשינו לראות במילה "בעיקר" כמלמדת על כך שכל שימוש בעגורן לצורך הרמה הוא חלק מהייעוד שלו, במיוחד כך כשמדובר בעגורן להעמסה עצמית המותקן על משאית מהסוג הנדון. כאמור, לא הובאו עדות מומחה או מסמך אחר שבאמצעותם ניתן יהיה להגיע למסקנה מושכלת שבקונסטלציה כזו או אחרת עגורן מהסוג הנדון, כשהוא מהווה חלק בלתי-נפרד מרכב-משא, מיועד להיות מנוצל כפי שהיה במקרה זה. מסקנה זו לא יכולה לנבוע רק מן העובדה שמדובר בעגורן, לא כל שכן "עגורן להעמסה עצמית".

שלישית, נכון לומר כי **בענייננו לא מדובר היה רק ברשלנות אלא באלתור של ממש שבו נעשה ניסיון להשתמש בעגורן להעמסה עצמית המותקן על רכב-משא ושנועד להעמסה של משאות מסוג מסויים כאילו היה מנוף המשנע מבנים ממקום למקום**. על-מנת לנצל כך את העגורן חיברו הפועלים בתחתית המבנה שני מוטות פלדה שאליהם נקשרה רצועת בד, והרצועה – כלשונו של המפקח – הוטלה/נקשרה לחופן ההידראולי – אותו מתקן המחובר לזרוע העגורן שמטרתו להרים משטחי אבנים. זאת וגם זאת, כדי לשמור על "שיווי משקל" הועמד פועל אחד על גג המבנה ופועל שני ניצב בפתח הדלת. בדרך זו, כלשון הדוח, "לא ניתן היה להקנות יציבות לביתן המורם ולקשור את הביתן לעגורן באופן חזק, יציב ובטוח". המשויבים מציינים כי לעגורן היה, בנוסף לחופן ההידראולי, גם אונקל, אולם ככל הנראה לא נעשה שימוש באונקל במקרה זה וחשוב מכך, לא הוכח בפנינו כנדרש כי העגורן (עם האונקל), כחלק בלתי-נפרד ממשאית מהסוג הנדון, מיועד למלאכה דוגמת זו שנדונה כאן. אין תשתית מבוססת, כגון חוות-דעת מומחה, שניתן באמצעותה לקבוע כי האונקל נועד לאפשר לעגורן להתמודד עם משימה כגון זו שמדובר בה כאן. בנסיבות אלה לא נותר אלא לקבוע כי העובדות מדברות בעד עצמן, וכך גם דוח המפקח – ניצול העגורן במקרה זה נעשה

באופן שאין לו קשר עם הפעילות הרגילה והייעודית של העגורן, והרושם הוא שגם לא היה סיכוי-של-ממש שהעניין יעבור בשלום. **כמילים אחרות, מדובר בענייננו ביצירה דה-פקטו של "מנוף חדש" שאינו משמש להעמסה עצמית אלא להנפת מבנים ואנשים בתוכם, והכול באמצעות אלתור-על-אלתור. לזאת לא נוכל לקרוא – "שימוש ברכב לייעודו המקורי". גם בתפיסה הכוללת של החוק כפי שפורשה בפסיקה בהרחבה – נתקשינו לראות בהתרחשות הזו – תאונת דרכים.**

די באלה כדי להוביל למסקנה שבמקרה זה לא קמה תחולה לחזקה המרובה.

11. הערה נוספת: בית המשפט המחוזי הביע את החשש כי הפרשנות שהמבקשות טוענות לה תוביל להבחנות דקות ושרירותיות, כגון שאם המטען הוצא מן המשאית באמצעות המנוף והונח על משטח, ולאחר מכן הוזז ממקום למקום ובשלב זה נגרם נזק – לא תקום תחולה לחזקה. בית המשפט סבר כי תוצאה זו אינה סבירה ומנוגדת לייעוד הטבעי של המנוף. כאמור, אין אנו מקבלים את המבחן שהוצע על-ידי המבקשות כלשונו ("המבחן הנורמטיבי"), ואיננו סבורים כי בהכרח הזזת המטען באמצעות העגורן לאחר פריקתו תצא מגדרי החזקה. בנסיבות מתאימות ניתן לראות בהזזת מטען בנסיבות שתוארו חלק מן השימושים האפשריים בעגורן מהסוג הנדון המותקן על משאית, ולו כחלק אינטגרלי מניצול העגורן לייעודו קרי: העמסה עצמי. גם כאן סביר שהשאלה תמצא את פתרונה על-ידי בחינת הוראות ההפעלה של המתקן או קבלת חוות-דעת של מומחה מתאים. **חשוב עם זאת להדגיש כי הרתיעה מפני הבחנות דקות שיש בהן מן השרירות מלווה תמיד את הפסיקה בתחום תאונות הדרכים – לא מעט בשל האופן שבו מנוסת החוק – אולם רתיעה זו אל לה שתוביל בהקשר הנדון לפרשנות מרחיבה המכניסה את כל העגורנים והמנופים תחת כפיפה אחת ומייעדת להם ייעוד אחד בלי קשר לסוג העגורן ולרכב שעליו הוא מותקן.**

11. התוצאה היא שלפי החומר שלפנינו לא נוכל לקבוע שמתקיימת במקרה זה החזקה המרובה שעניינה ניצול הכוח המכני, וזאת אף מבלי להידרש לשאלה נוספת שהועלתה הנוגעת לקשר הסיבתי שמסגרת חזקה זו. לכן דין הערעור להתקבל באופן שפסקי-הדין של הערכאות הקודמות יתבטלו והמבקשות לא תישאנה באחריות לנזק שנגרם.

**המשנה-לנשיאה**

השופט א' א' לוי:

אני מסכים.

שופט

השופט ס' ג' ובראן:

אני מסכים.

שופט

הוחלט כאמור בפסק-דינו של המשנה-לנשיאה א' ריבלין.

ניתן היום, ל' בסיוון התשס"ט (22.6.2009).

שופט

שופט

המשנה-לנשיאה