

אחריות בניקין בשל השארת מפתחות ברכב מנועי

(ע"א 704/71 – אגבריה נגר המאירי, זאח' 1)

א. מבוא

בע"א 704/71 נדונה תאונת עבודה בה נפצע המערער אשר הועסק באיסוף אבנים. עבודת האיסוף נעשתה בעזרת טרקטור. בשעה שנהג הטרקטור נעדר ממקומו, ניגש לטרקטור נהג משאית, שתפקידה היה להוביל את האבנים. נהג המשאית, אשר כגראה לא היה בקי די הצורך בהפעלת הטרקטור, התניעו בעזרת מפתח הצתה שהיה בתוכו והסיעו לעבר ערימת האבנים. הוא לא הצליח להשתלט עליו ולעצרו, ופגע במערער.

בערכאה ראשונה חוייב נהג המשאית בתשלום פיצויים למערער, אך התביעה נגד נהג הטרקטור ומעבידו נדחתה, בנימוק שנהג הטרקטור לא היה צריך לחזות מראש כי בהעדרו יתניע אדם בלתי מוסמך את הטרקטור.

בית המשפט העליון, בקבלו את הערעור, פסק, כי נהג הטרקטור ומעבידו אחראים, אף הם, לתאונה. מ"מ הנשיא (זוסמן) ציין, כי מהלך העבודה הצריך הפעלת הטרקטור כל כמה דקות, וכי נהג הטרקטור ידע שגם בעבר עסקו נהגי המשאיות, על פי רשות שנטלו ממנו, בהפעלת הטרקטור. השארת המפתח בטרקטור היה בה משום פיתוי נ, אין זה חורג מגדר הצפיות של אדם סביר שאחד מנהגי המשאיות, כראותו את המפתח בטרקטור, ינצל את הדבר כדי להסיעו בעצמו לצורך משימתם המשותפת, סילוק אבנים; אם מפני שראה בכך הרשאה מכללא ואם מפני שלא חפץ לאבד זמן עד לשובו של הטרקטוריסט².

* פרופ' מן המנין, הפקולטה למשפטים, האוניברסיטה העברית בירושלים.

¹ פד"י כרך כ"ו (1), ע' 743.

² שם, בע' 747.

התעוררה השאלה, אם המעשה המכוון של נהג המשאית, אשר התניע את הטרקטור ללא רשות, ניתק את הקשר הסיבתי בין התנהגות נהג הטרקטור לבין התאונה. לשאלה זו השיב בית המשפט בשלילה. מ"מ הנשיא זוסמן הצביע על כך שמכונת וטרקטור הם הפצים מסוכנים. לגבי הפץ כזה, „רואים את הקשר הסיבתי בין הגורם הראשון ובין תוצאת הנזק כנמשך, על אף התערבותו של הגורם החדש, אם לא ידע המתערב, הגורם החדש, עת התערב, מה סכנה נשקפת ממעשיו, ואף לא חייב היה לדעת. ואילו התערבותו, „הרצונית והמחושבת“, של גורם חדש בעל תודעת הסכנה פוטרת את הגורם הקודם מן האחריות לתוצאה”³.

במקרה הנוכחי יש להגיה, שנהג המשאית היה ער לסכנה שבהפעלת טרקטור, בו לא ידע לטפל. למרות זאת נפסק, כי לא היה במעשהו משום גורם המנתק את הקשר הסיבתי. בנקודה זו הסתמך בית המשפט על תקנה 82 (ב) לתקנות התעבורה שהיתה אז בתוקפה⁴, שקבעה כי:

„נוהג רכב מנועי לא ישאירנו עומד או חונה בלי השגחה אלא לאחר שהופסקה פעולת המנוע ומנגנון ההדלקה, הוצא מפתח ההצתה והופעלו הבלמים המיועדים לבלמת קבע”.

מטרת ההוראה, האוסרת על הנהג להשאיר את הרכב ללא השגחה כשהמפתחות בתוכו, היא למנוע הנעת הרכב על ידי אדם זר. מכאן, שמוטל על הנהג לחזות את האפשרות שהפרת חובה זו תאפשר לאדם זר להפעיל את הרכב. כמו כן קיים קשר סיבתי בין הפרת החובה לבין הנזק שנגרם לנפגע, שכן חובה זו הוטלה כדי למנוע הפעלת הרכב ללא רשות. נראה, איפוא, כי ההוראה שבתקנה 82 הנ"ל שימשה שיקול מרכזי בהטלת אחריות אזורית על נהג הטרקטור.

יצוין כי בית המשפט הסתמך על פסקי דין אמריקאים בסוגיה זו⁵, אך נראה כי הפסיקה האמריקאית איננה חד-משמעית וקיימות בה מגמות שונות⁶. בהמשך הרשימה אדון בשאלות אחדות, המתעוררות בעקבות הלכה זו.

³ שם, ע' 748.

⁴ תקנות התעבורה, תשכ"א-1961, תקנה 82 (ב), ק"ת 1128, תשכ"א, ע' 1425, כפי שתוקנה בתשכ"א-1961 (ק"ת 1183, תשכ"א, ע' 2518). תקנה זו הוחלפה וההוראה בנידון זה, מצויה כיום בתקנה 74 לתקנות התעבורה. נוסח התקנה החדשה איננו זהה לנוסח התקנה הקודמת. כך, למשל, דיברה תקנה 82 (ב) על „נוהג רכב מנועי“, בעוד שהתקנה החדשה מופנית כלפי כל אדם. הבהנה זו תידון להלן.

⁵ פסק-דין ישראלי קודם התומך בהלכה זו הוא ע"א 441/59 – אגר נגד אראמי ; פד"י כרך י"ד, ע' 1302.

⁶ לדיון מקיף בפסיקה האמריקאית ראה הערות ג-633 A.L.R. 51 וב-91 A.L.R. 2d 1326. ההערה הראשונה עוסקת באחריות למעשיו של זר, אשר הפעיל רכב, שחנה בכביש (parked on the street). ההערה השניה דנה באחריות למעשיו של זר, אשר הפעיל רכב, שחנה מחוץ לכביש (parked off the street). מההערה הראשונה נראה, כי השארת רכב ללא השגחה, כשמפתח ההצתה בתוכו, נחשבת, בדרך כלל, להתרשלות, אך יש המחשבים בנסיבות דוגמת משך הזמן בו נשאר הרכב חונה במצב זה (loc. cit., pp. 636, 644). קשה יותר היא שאלת הקשר הסיבתי בין ההתרשלות לבין הנזק שנגרם לצד ג' על ידי מי שהפעיל את הרכב ללא רשות. בנקודה זו אין אחידות בפסיקה (ראה את פסקי-הדין המובאים שם, בע' 646 ואילך ובע' 654, לעומת

ב. פקודת התעבורה ותקנותיה ותביעה בגין הפרת חובה חקוקה באנגליה נפסק, כי הפרת חוקי התעבורה ותקנות, שהותקנו לפיהם, אינה יכולה לשמש בסיס לתביעה בגין הפרת חובה חקוקה. הלכה זו אומצה על ידי בית המשפט העליון בע"א 224/51 ומאז פסקו בתי המשפט בישראל בעקבותיה.⁹ באנגליה ניתן, אמנם, למצוא דוגמאות בהן סטו בתי המשפט מהלכה זו.¹⁰ אך בישראל קויימה הילכת פריצקר נגד פרידמן בעקביות, פרט ליוצא מן הכלל אחד. המדובר בתביעה בגין הפרת החובה הנוגעת לביטוח, הקבועה כיום בס' 2 (א) לפקודת ביטוח רכב מנועי (סיכוני צד שלישי) [נוסח חדש].¹¹ דיון בהריג זה להלכה חורג ממסגרת רשימה זו.

פסה"ד שבע' 649 ואילך ובע' 652 ואילך), ויתכן שיש חשיבות לנסיבות נוספות דוגמת זהותו של הור, אשר הפעיל את הרכב, (האם היה זה קטין, גנב, עובד של בעל הרכב, נוסע ברכב וכו'). מכל מקום, מציין מחבר ההערה (בע' 655), כי במרבית המקרים נחשבת פעולת הור לגורם, המנתק את הקשר הסיבתי להתרשלות המקורית, או, לפחות, המצדיק ממצא של הערכאה הראשונה בכיוון זה. גישה זו באה לידי ביטוי בעיקר במקרים, בהם נלקח הרכב על ידי גנב (thief). במקרים אלו נחשב לרוב מעשהו של הגנב למנתק את הקשר הסיבתי לרשלנות האדם, שהשאיר את הרכב עם המפתחות בתוכו (ע' 662 ואילך). גישה זו נתמכת על ידי מרבית פסקי הדין המובאים ב- A.L.R. 2d, Later Cases Service (1967) (ראה ע' 218 ואילך לכרך הכולל תוספות לכרכים 55–59).

במקרים, בהם חנה הרכב עם המפתחות בתוכו מחוץ לכביש (במגרש ריק, במגרש חניה פרטי וכו'), נוטה הפסיקה האמריקאית לפטור את האדם למעשי הור שהתניע אותו. הנימוק לשחרור מאחריות נעוץ במקרים רבים בכך, שמעשהו של הור נחשב לגורם, המנתק את הקשר הסיבתי. בענין זה ראה את האסמכתאות המובאות בהערה ב- A.L.R. 2d 1326 91 (פד"י יוצאים מכלל זה מובאים בע' 1329 ו-1337 שם). יצויין כי באנגריה נגד המאירי הושאר הטרקטור במקום שכנראה לא היה בגדר כביש, אך אפשר להטיל ספק בערכה של ההבחנה בין „כביש" לבין מקום אחר, שיש לציבור גישה אליו.

⁷ *Phillips v. Britania* [1923] 2 K.B. 832.

⁸ פריצקר ואח' נגד פרידמן; פד"י כרך ז', ע' 674.

⁹ ראה, למשל, ע"א 52/60 — בוכהנדלר נגד שגפר; פד"י כרך י"ד, ע' 1269; ע"א 110/65 — שהארה נגד חילו; פד"י כרך כ' (1), ע' 163, 167; אושר: ד"נ 6/66; פד"י כרך כ' (4), ע' 617.

¹⁰ *Kelly v. W.R.N. Contracting* וראה גם *L.P.T.B. v. Upson* [1949] 1 All E.R. 60; *Coote v. Stone* [1968] 1 All E.R. 369, אולם הילכת *Kelley* בוטלה לאחרונה: [1971] 1 All E.R. 657.

¹¹ דיני מדינת ישראל, נו"ח 15, ע' 320. מקורה של הלכה זו באנגליה הוא בפסק הדין הנודע בענין *Monk v. Warbey* [1935] 1 K.B. 75. בישראל הכירו בתי המשפט בהלכה זו במספר פסקי-דין. ראה, למשל, ע"א 129/56 — זייברט נגד בישקי; פד"י כרך י"ב, ע' 40, אף כי בסופו של דבר נדחתה התביעה במידה שהתבססה על עילה זו. למיטב ידיעתי טרם זכה תובע בישראל בתביעה, המתבססת על העילה של הפרת החובה,

באגבריה נגד המאירי לא ביקש בית המשפט העליון לשנות את הילכת פריצקר נגד פרידמן, אלא שבית המשפט הסתמך על הכלל, לפיו עשויה הוראה סטטוטורית – גם אם אין היא מקנה עילת תביעה בשל הפרתה – לשמש קנה מידה להתנהגות סבירה, כפי שהיא נראית בעיני המחוקק, ואדם שהתנהגותו גופלת מרמת התנהגות זו צפוי להתחייב בעוולת רשלנות. בענין זה הביא מ"מ הנשיא¹² דוגמא של נהיגה במהירות מופרזת, כאשר קביעת המהירות המותרת, "עשויה לשמש קנה מידה למוד בו נהיגתו של נהג סביר".

ואכן, אין כל קושי למצוא בספרות ובפסיקה תמיכה לדעה לפיה עשויה הוראה סטטוטורית לשמש אמצעי לקביעת דרגת הזהירות הדרושה¹³. ובכל זאת יש בפסק הדין חידוש חשוב. החידוש איננו נעוץ בכך, שהוראה חקוקה משמשת קנה מידה להתנהגות סבירה, אלא בכך שההוראה הסטטוטורית שימשה שיקול הן בקביעת קיומה של חובת זהירות כלפי הנפגע והן בקביעה לפיה קיים קשר סיבתי בין חוסר הזהירות לבין הנזק.

בענין זה נבחון את הדוגמא הבאה: ראובן השאיר את ארנקו, כשהוא מלא תעודות ומוזמנים, על ספסל במקום ציבורי. אין ספק שנהג בחוסר זהירות בולט, אולם אין להניח שהתנהגותו תוכל לשמש יסוד לתביעה בעוולת רשלנות. זאת אף אם פלוני יטול את הארנק, ירכוש בכסף אקדה או מכוננית ויפגע בלוי, או שייעזר בתעודות שבארנק כדי לרמות את לוי. קרוב לוודאי שבית המשפט יפסוק, כי ראובן לא חב חובת זהירות כלפי לוי. חוסר הזהירות של ראובן היה כלפי עצמו ורכושו, ומכל מקום אין קשר סיבתי בין חוסר הזהירות של ראובן לנזקו של לוי¹⁴.

בדומה לכך, אדם, המשאיר רכב בדרך ציבורית ללא השגחה, כשהמפתחות בתוכו, נוהג בחוסר זהירות. חוסר זהירות זה הוא בראש וראשונה כלפי עצמו, שכן

¹² שנקבעה בס' 2 (א) לפקודת ביטוח רכב מנועי. ראה גם את הערות בית המשפט העליון להלכה זו בע"א 110/65 ובר"ג 6/66, שאווכרו לעיל.
ע"א 701/71 הנ"ל, ע' 749.

¹³ ע"פ 151/53 – שזוילי נגד ביהמ"ש; פד"י כרך ו', ע' 470, 477; ע"פ 150/56 – קלינברגר נגד ביהמ"ש; פד"י כרך י"א, ע' 574, 577–578, ור"ג 6/66 הנ"ל, ע' 621.
¹⁴ ניתן, אמנם, להניח, כי מוזמנים ותעודות לא ייחשבו ל"חפץ מסוכן", בעוד שמכוננית נחשבת, לפחות לצרכים מסויימים, לחפץ מסוג זה (ראה: אנגלרד, ההפרד לפיצוי נפגעים בתאונות דרכים, (ירושלים 1972), ע' 9. אנגלרד, מושג הדברים המסוכנים לפי סעיף 51 לפקודת הגזיקין והמכוננית, הפרקליט, כרך כ"ג (67/66), ע' 434). אך ספק אם יש להבחנה זו חשיבות לעניננו. הבחנה אחרת בין חפץ מסוכן לחפץ אחר נוגעת לנטל ההוכחה (פקודת הגזיקין [נוסח חדש], ס' 38, דיני מדינת ישראל, גו"ח 10, ע' 266). אך משהובררו העובדות לאמיתן מאבדת שאלת נטל ההוכחה את עיקר חשיבותה. כן יש חשיבות להבחנה במקרה שהחפץ הגיע לידי אדם זר, שלא ידע ולא היה עליו לדעת את מידת הסכנה שבו. אולם כאשר חוזר עמד על מידת הסכנה שבחפץ, ספק בעיני, אם יש משמעות רבה להבחנה זו. כך, נניח שראובן מסר לפלוני, "חפץ מסוכן" דוגמת מכוננית או אקדה, ופלוני (שהוא מבוגר היודע להשתמש בכלים אלו וער לסכנה שבהם) משתמש בהם ברשלנות או במתכוון כדי לגרום נזק לצד שלישי. האם אחריותו של ראובן כלפי הצד השלישי צריכה להיות שונה בהשוואה למקרה בו מסר לפלוני, למשל, עציץ ופלוני השתמש בו ברשלנות או במתכוון כדי לפגוע בצד השלישי?

הוא צפוי לאובדן הרכב. גניח שהרכב נגנב וצד שלישי נפגע על-ידי השימוש בו. בתביעת הנפגע נגד בעל הרכב לא יתקשה הנפגע להוכיח את חוסר הזהירות של הנתבע. זאת בין אם הפר בעל הרכב הוראה חקוקה ובין אם לאו. הקושי נעוץ בשאלה אם חוסר הזהירות היה כלפי התובע (ובמלים אחרות האם בעל הרכב חב לתובע חובת זהירות לשמור על רכושו שלו) וכן האם יש קשר סיבתי בין חוסר הזהירות לבין הנזק שנגרם. לפי הילכת אנבריה נגד המאירי עשויה, איפוא, קביעת חובה חקוקה לסייע לא רק לשם הוכחה לכאורה של סטנדרד ההתנהגות של אדם סביר, אלא בעיקר לצורך קביעת ההלכה המשפטית, הנוגעת לקיום חובת זהירות כלפיו ולשם הרחבת הכללים הנוגעים לקשר סיבתי.

מקריאת פסק-הדין נראה, כי קרוב לוודאי שאלמלא ההוראה הסטטוטורית שבתקנות התעבורה היתה התביעה נדחית. אם כך הדבר, נשאלת השאלה, כלפי מי חב אדם חובת זהירות, שלא להשאיר רכב מנועי ללא השגחה, כשהמפתחות בתוכו, ומיה מידת אחריותו, אם הפר הוראה זו? בשאלה זו אדון להלן. אך לעניינינו, כי יתכן שהתשובה היא, שהחובה קיימת כלפי כל אדם עליו התכוונה תקנה 82 הנ"ל להגן והיא מתייחסת לגזק מאותו סוג אליו התכוונה התקנה. אם אמנם כך הדבר, יתברר לנו, כי בדרך זו נכללו בתוך העוולה של רשלנות (ס' 35 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש]) היסודות, המשמשים כרגיל בתביעה בגין הפרת חובה חקוקה (ס' 63 לפקודה). זאת, שעה שתביעה בגין הפרת חובה מן החובות, המפורטות בתקנות התעבורה, איננה מוכרת בישראל.

מעניין להשוות את פסק-הדין בענין אנבריה נגד המאירי לפסק-הדין בענין שחאדה נגד חילו. במקרה זה נפגע אדם על ידי משאית, והועלתה טענה, כי אחריותו של הנהג איננה מכוסה על ידי ביטוח. לאור זאת ביקש הנפגע לצרף את המדינה כנתבעת נוספת בעוולות של רשלנות והפרת חובה חקוקה. הטענה התבססה על כך, שלגירסת הנפגע, לא בדק עובדי משרד הרישוי, בעת שרשמו את העברת הבעלות על המשאית, אם רוכש המשאית מכוסה על-ידי ביטוח, אף שתקנות התעבורה חייבו אותם לעשות כן. הטענה נידחתה והשופט ה. כהן ציין¹⁵:

„לדעתי לא יכול להיות ספק בדבר שאין פקיד הרישוי חב חובת זהירות כלפי המערער כל עיקר. חובת הרישום חלה על בעלי מכוניות ונהגיהן – אך הרשויות המינהליות הממונות על ביצוע חוקי התנועה בדרכים – עליהן לא חלה לא חובת ביטוח ולא חובת זהירות, לא כלפי הנפגעים בכוח בתאונות דרכים ולא כלפי מאן דהוא אחרינא. החובה המוטלת עליהן היא חובה מינהלית מובהקת והן חבות חובתן כלפי המדינה בלבד”¹⁶.

הדמיון בין אנבריה נגד המאירי למשפט שחאדה נגד חילו נעוץ בכך, שבשני המקרים היה מדובר בתקנת תעבורה, אשר הטילה על א חובה לנהוג באופן שיצמצם את האפשרות של ב לגרום נזק ל-ג. בשני המקרים הוגשה התביעה על ידי ג נגד א, והשאלה שהתעוררה היתה, אם יש בתקנת התעבורה כדי להטיל על א אחריות אורחית כלפי ג. ההבחנה בין שני המקרים בעוצה בכך, שבמקרה האחד הוטלה החובה על פקיד ציבור בתור שכזה ואילו במקרה האחר הוטלה החובה על נהג הרכב. הבחנה זו גרמה לתוצאות השונות, שהושגו בשני פסקי הדין האלו.

¹⁵ בע' 168 לפסק-הדין.

¹⁶ ההדגשות שלי. פסק-הדין אושר, כאמור לעיל, בד"ג 6/66 הנ"ל.

את הדרכים השונות, בהן עשויה הוראה סטטוטורית, הקובעת סנקציה פלילית בגין הפרתה, להשפיע על אחריות אזרחית, נוכל לסכם כך:¹⁷

(א) קיימת אפשרות, שלהוראה הסטטוטורית לא תהיה כל השפעה על כללי האחריות האזרחית.

(ב) ההוראה עשויה להצביע על קנה המידה של התנהגות סבירה לצורך עילת הרשלנות באותם מקרים בהם חב הנתבע, מכוח הדין הכללי וללא קשר להוראה הסטטוטורית, חובת זהירות כלפי התובע. בקטגוריה זו נכללת הוראה דוגמת זו, האוסרת נהיגה מעל למהירות מסוימת. אדם הנוהג ברכב חב, ממילא, חובת זהירות כלפי אנשים אחרים, המשתמשים בדרך. נהיגה מעל למהירות המותרת, אשר גרמה לתאונה, עשויה להוות ראיה לכאורה לרשלנות הנהג ולאחריותו כלפי הנפגע. זאת שעה שחובת הזהירות של הנהג כלפי הנפגע קיימת מכוח הדין הכללי.

(ג) ההוראה הסטטוטורית עשויה לשכנע את בית המשפט להכיר, לצורך עילת הרשלנות, בקיום חובת זהירות מצד הנתבע כלפי התובע. הרחבתה של חובת הזהירות לגבי קטגוריות נוספות של נזקים או נפגעים בכוח, עשויה לגרור הרחבת העקרונות, הנוגעים לקשר סיבתי. במקרה כזה ניתן להניח, כי בנוסף לתרומתה של ההוראה הסטטוטורית להכרה בקיום חובת הזהירות, יהיה בהוראה זו משום קנה מידה להתנהגות סבירה כמפורט בס' (ב) לעיל.

(ד) הפרת ההוראה הסטטוטורית עשויה לשמש יסוד לתביעה בגין הפרת חובה חקוקה.

עילת התביעה בקטגוריה (ד) היא בגין הפרת חובה חקוקה (ס' 63 לפקודת הנוזיקין [נוסח חדש]), בעוד שבקטגוריות (ב) ו-(ג) העילה היא ברשלנות (ס' 35 לפקודה). אולם ההבדל המעשי בין קטגוריה (ג) ל-(ד) הוא דק למדי. עם זאת ניתן לתאר מקרים, בהם עשויה ההבחנה להשפיע על תוצאות ההתדיינות. דוגמה אחת הובאה על-ידי השופט זוסמן¹⁸, ולפיה יחכן שהנתבע יהיה פטור מאחריות, אם השאיר את המפתח ברכב, כשהוא בתוך מוסך געול. דוגמה זו מתייחסת לאפשרות, שהנתבע נקט באמצעי זהירות שונים מאלו שמתייבת ההוראה הסטטוטורית. במקרה כזה עשוי בית המשפט לשחררו מאחריות, אם יראה לו, כי האמצעים שנקטו אינם נופלים ביעילותם מאלו שהחוק מחייב. כמו כן, כאשר הוראה סטטוטורית, הנכללת בקטגוריה (ד) לעיל, מטילה חובה מוחלטת, תהיה אחריות הנתבע בנוזיקין בגין הפרת החובה החקוקה מוחלטת אף היא¹⁹. לעומת זאת, כאשר הוראה סטטוטורית המטילה חובה מוחלטת נכללת בקטגוריה (ב) או (ג), עשוי הנתבע להשתחרר מאחריות, אם יוכיח, כי נקט באמצעים סבירים, כדי למלא אחר דרישות הוראה זו.

¹⁷ ראה בסוגיה זו את גישתו של גלנוויל ויליאמס: Williams, The Effect of Penal Legislation in the Law of Torts, 23 Modern L. Rev. (1960) 233.

¹⁸ בע' 750 לפסק דינו בענין אנבריה נגד המאירי.

¹⁹ כך אירע, במקרים רבים, לגבי תביעות המבוססות על הפרת הוראות הנוגעות לבטיחות בעבודה. הוראות אלו פורשו, לא אחת, כמטילות אחריות מוחלטת וכמעניקות סעד בגין הפרת חובה חקוקה במקרה של הפרתן. התוצאה היתה הטלת אחריות ללא אשמה במסגרת דיני נוזיקין. ראה: ע"א 176/53 — עמיה נגד רוזנבאום; פד"י כרך י"א, ע' 1135; ע"א 293/58 — הרמן נגד מחלבת מנא נגה; פד"י כרך י"ג, ע' 1057; ברק, אצל טדסקי (עורך), דיני הנוזיקין, תורת הנוזיקין הכללית (ירושלים תש"ל), ע' 466.

כך, למשל, נפסק אצלנו, כי ההוראות, אשר בתקנות התעבורה, הנוגעות לאורות בלימה ברכב מנועי, מטילות אחריות מוהלטת²⁰. מקום שנגרמה תאונה עקב העדר אור בלימה, עשוי הדבר לשמש ראיה לכאורה לרשלנותו הנהג. העובדה, שהנהג נקט בכל האמצעים הסבירים, כדי להבטיח, שאורות הבלימה יהיו במצב תקין, לא תשמש לו הגנה בפלילים²¹, ומשום כך לא היה הדבר משמש לו הגנה בתביעה אזרחית, אילו ניתן היה לתבוע במקרה כזה בגין הפרת חובה חקוקה. מכיוון שאפשרות כזאת איננה מוכרת במקרה של הפרת תקנות התעבורה, היא על התובע להשתית תביעתו על עילת רשלנות. במקרה כזה נראה לי, כי הנתבע יוכל להשתחרר מאחריות, אם יוכיח כי לא היתה כל רשלנות, שהוא אחראי לה בקשר למצבם של אורות הבלימה²².

ג. תחומי האחריות, שנקבעה ב-אגבריה נגד המאירי

מכיוון שמדובר בתביעה בעילת רשלנות, ניתן לומר, כי תחומי האחריות ייקבעו בהתאם לעקרונות כלליים, היינו האחריות תהיה כלפי אותם בני אדם, להם חב הנתבע חובת זהירות, שלא להשאיר רכב מנועי, כשהמפתחות בתוכו. אך כיצד יקבע חוג בני האדם, כלפיהם חב הנתבע חובת זהירות? אפשרות אחת היא בהתאם למבחן הציפיות. היינו, החובה תתקיים כלפי כל אדם, אשר ניתן לצפות, כי ינוק עקב כך שהרכב נשאר ללא השגחה, כשהמפתחות בתוכו. אפשרות אחרת היא לומר, כי החובה קיימת כלפי כל אדם עליו ביקשה תקנה 82 לתקנות התעבורה להגן. האפשרות הראשונה תואמת את הגישה והמינוח, המשמשים כרגיל בעוללת רשלנות, ואילו האפשרות האחרונה תואמת את הגישה והמינוח, המקובלים לגבי העוללה של הפרת חובה חקוקה. בשני המקרים יש לזכור, כי אין מדובר בקריטריונים עובדתיים, אלא בכללים, המבוססים על מדיניות משפטית, היינו באמצעי, המשמש לקביעת

²⁰ ע"פ 76/65 — גדיסי נגד היוהמ"ש; פד"י, כרך י"ט (1), ע' 668; ד"נ 11/65 — גדיסי נגד היוהמ"ש; פד"י כרך כ (1), ע' 57.

²¹ אלא במסגרת החריגים המצומצמים ביותר שהוכרו בד"נ 11/65. הנ"ל, דוגמת התערבות מכוונת או רצונית של צד שלישי.

²² בארצות הברית קיימות בנושא זה גישות שונות. לפי דוקטרינה אחת, הידועה בשם *negligence per se*, הרי עצם הפרת החיקוק נחשבת לרשלנות, אך נראה כי הנתבע יוכל להשתחרר מאחריות, אם יוכיח, כי היה צידוק להפרת החיקוק. לדעת Prosser (*Handbook of the Law of Torts* (3rd ed. 1964), p. 202), מושגת תוצאה זהה בשיטה, הנורסת, כי הפרת החיקוק מהווה ראיה לכאורה לרשלנות. לפי גישה אחרת מהווה הפרת החיקוק ראיה בלבד לרשלנות, אשר המושבעים יכולים לפי שיקול דעתם לקבל או לדחות. נראה כי בכל המקרים הללו מותנית ההסתמכות על הפרת החיקוק בתביעה אזרחית בכך, שהתובע נכלל בקבוצה עליה ביקש החיקוק להגן, והנזק שנגרם הוא ממין הנזק אותו ביקש החיקוק למנוע.

ראה בנושא זה: Prosser, *op. cit.*, pp. 191-205; האסמכתאות, המובאות על-ידי השופט עציוני בע' 754 לפסק-דינו בענין אגבריה נגד המאירי; Green, *Traffic Victims: Tort Law and Insurance*, pp. 50-52. ראה גם הערה ב-38 A.L.R. 3d 531. בו נדונה השאלה בהקשר לחיקוק, הנוגעת למצב כלי הרכב ולמצב מכשירי הבטיחות שבו.

אחריות משפטית ולהגדרת תחומיה על יסוד מה שנראה לבית המשפט נכון ורצוי. לאמיתו של דבר, ניתן להגיע באמצעות שני המבחנים לתוצאה דומה. במקרה האחד ניתן לומר, כי פגיעה בפלוגי, כפי שארעה, הורגת ממבחן הציפיות; ובמקרה האחר ניתן להגיע לאותה מסקנה באמצעות פירוש התקנה, היינו על ידי כך שיאמר, כי פלוגי איננו נמנה על הוג האנשים עליו ביקשה התקנה להגן, או שהגזק, אשר נגרם, איננו ממין הגזק, שאליו התכוונה התקנה. בהמשך הדברים נבחון מספר קטגוריות, אשר לגביהן עלולה השאלה להתעורר. בכל המקרים נגית, שהנתבע השאיר בחוסר זהירות רכב מנועי ללא השגחה, כשהמפתחות בתוכו. כן נגית, כי במקרים אלו הופעל הרכב ללא רשות על ידי מבוגר, היודע — או החייב לדעת — את הסיכון, הכרוך בהפעלת רכב מסוג זה.²³

- (א) הרכב הופעל על ידי אדם, שאין לו רשיון נהיגה ושיאינו בקי בנהיגת הרכב, ואותו אדם פגע בתובע זמן קצר לאחר נטילת הרכב.
- (ב) הרכב נלקח על ידי אדם בעל רשיון, היודע ומסוגל לנהוג ברכב, והוא פגע ברשלנות בתובע.
- (ג) העובדות כמו ב-(ב), אך בשעת התאונה לא היה ביטוח, שכיסה את האחריות הנהג כלפי התובע.
- (ד) התובע נפגע שבועות אחדים לאחר שהרכב נלקח מרשות בעליו כאמור בקטגוריות (א) (ב) או (ג) לעיל. בתקופה זו עשה הנתבע כל מאמץ אפשרי (לרבות פניה למשטרה) לגלות את הרכב שנעלם, אך ללא הצלחה.
- (ה) הרכב, שנלקח ללא רשות, שימש לביצוע פשע, שבמהלכו נפגעו בני אדם ונגרם נזק לרכוש.

המציאות בישראל ואף במדינות אחרות מספקת דוגמאות למכביר לכל אחת מן הקטגוריות שפורטו לעיל (זאת בין אם הושארו מפתחות ברכב ובין אם לאו). מבחינה זו ניתן אולי לטעון, כי בכל אחד מן המקרים הללו נגרם הגזק, כשהוא בגדר ה"ציפיות". כמו כן, אם נבקש לבחון מה היתה כוונת מתקין התקנה, עליה התבסס בית המשפט באגבריה נגד המאירי הנ"ל, יתכן מאוד שנגיע למסקנה, כי ביקש לפעול למניעת כל אחת ואחת מן האפשרויות, שפורטו לעיל. למרות זאת, נראה לי, כי אין זה רצוי להרחיב את ההלכה, שגקבעה, ולהחילה על כל הקטגוריות הללו. קטגוריה (א) נכללת בגדר ההלכה במשפט אגבריה נגד המאירי, שבו היה הגורם לתאונה בעל רשיון, אך לא היה בקי בהפעלת הטרקטור. עם זאת, יש לזכור, שבמשפט זה הופעל, אמנם, הרכב ללא רשות, אך הדבר נעשה למטרת העבודה המשותפת של נהג הטרקטור והאדם, שהפעיל את הרכב. ניתן לצפות, שהלכה זו תחול במקרים דומים, בהם הופעל, אמנם, הרכב, ללא רשות, אך למטרה, התואמת את האינטרס של מי שהשאיר את המפתחות ברכב, או, לפחות, למטרה, שלא נועדה לפגוע באותו אדם. למשל, ראובן השאיר רכב, החוסם את התנועה, ובא פלוגי והסיעו. שאלה היא אם הלכה זו תחול מקום שהזור המתערב פעל במכוון כנגד האינטרס של בעל הרכב, כגון שביקש לגנוב את הרכב או להשתמש בו לצרכיו שלו. מנימוקי בית המשפט נראה, כי לדעת השופטים, יש מקום להיבט את

²³ במקרה שהרכב נלקח על ידי קטין, שהרכב עם המפתחות היווה לגביו, "פיתוי", או שלא ידע כלל להעריך את הסיכון שבו, מתעוררות שאלות שונות, החורגות ממסגרת רשימה זו.

הנתבע גם במקרה זה, אך אפילו בפסיקה האמריקאית ניכרת מגמה, לפיה גניבת רכב מנתקת את הקשר הסיבתי לרשלנות האדם, שהשאיר את המפתחות בתוכו.²⁴ בקטגוריה (ב) אין, לדעתי, מקום לחייב את הנתבע. לגבי מקרה זה ניתן לומר, שהסיכון של נהיגת רשלנית על ידי אדם, היודע לנהוג, קיים בין אם אדם זה נטל את הרכב ברשות ובין אם נטלו ללא רשות. בעל הרכב היה פטור מאחריות, אילו היה מרשה לאותו אדם לנהוג ברכב למטרה שאין לבעל הרכב ענין בה. אין סיבה להחמיר עם בעל הרכב במקרה שהנהיגה היתה שלא ברשותו יותר מאשר במקרה שהנהיגה היתה ברשותו.²⁵ אם אמנם כך הדבר, מתעוררת השאלה, מהו הדין כאשר נוטל הרכב ללא רשות איננו מבוטח (קטגוריה ג) לעיל? כידוע מורה סי' 2 (א) לפקודת ביטוח רכב מנועי (סיכוני צד שלישי) [נוסח חדש], כי לא ישתמש אדם ברכב מנועי בדרך ציבורית ללא פוליסת בת תוקף, המכסה את השימוש ברכב בהתאם לדרישות הפקודה. מכיוון שאדם, הנוטל רכב של חברו ללא רשות, איננו טורח, בדרך כלל, להצטייד בביטוח, נשאלת השאלה, אם יכול מי שנפגע עקב רשלנותו של אותו נהג לתבוע את בעל הרכב בטענה, שהאחרון השאיר את מפתחות הרכב בתוכו, ובכך איפשר לנהג להפר את הוראות הפקודה.²⁶ מדובר, כמובן, במקרה בו הפגיעה והנזק, שנגרמו לתובע, נכללו בגדר חובת הביטוח, להבדיל למשל, במקרה בו נגרם לתובע נזק לרכוש בלבד, אשר לגביו לא קיימת חובת ביטוח לפי הפקודה.

על השאלה, שהוצגה לעיל, אני נוטה להשיב בשלילה. נפסק, אמנם, כי אדם, הגורם או מניח לאדם אחר להשתמש ברכב מנועי ללא ביטוח בהתאם להוראות הפקודה, צפוי להתחייב בתביעה בגין הפרת הוקה חקוקה.²⁷ על הלכה זו נמתחה ביקורת.²⁸ לא נראה לי, כי רצוי להרחיבה באמצעות עילת הרשלנות ולהחילה על המקרה, שבו השימוש ברכב היה בניגוד לרצונו של הנתבע ושלא ברשותו, אם כי חוסר הזהירות של הנתבע (אשר השאיר את מפתחות הרכב בתוכו) הקל על הנהג להפר את הוראות הפקודה. יש לזכור, כי כיום מוטל על משרד מבטחי המכוניות לשאת בתשלום במקרים, הנכללים בגדר חובת הביטוח ואשר בהם לא נערך ביטוח כנדרש על פי הוראות הפקודה. בנסיבות אלו, כאשר הנפגע עשוי לזכות בתשלום

²⁴ ראה הערה 6 לעיל.

²⁵ נגד גישה זו ניתן לסעון, כי מי שנוהג ברכב ללא רשות, לא ירגיש בשום מקרה רגשי חובה או אחריות דוגמת אלו, שחש בעל הרכב או האדם הנוהג ברשותו. לכן, יש לייחס כל מעשה רשלנות של אדם, הנוהג ללא רשות, לעובדה, שהשיג את הרכב בדרך פסולה. אך זוהי טענה מרחיקת לכת. מובן שיתכנו מקרים, בהם יהיה קשר בין המעשה הפסול לרשלנות הנהג, כגון שהנהג גרם לתאונה מחמת נסיעה במהירות מופרזת תוך נסיון להתחמק מרכב משטרה, שניסה לעצרו.

²⁶ השאלה מתעוררת רק אם אין בעל הרכב אחראי לרשלנות אותו נהג, אשר לפי הגחתנו היה בעל רשיון נהיגה ובעל ידיעות מספיקות בנהיגת רכב מאותו סוג. אם היה בעל הרכב אחראי מחמת העובדה, שהשאיר את מפתחות הרכב בתוכו ובכך איפשר נהיגת הרכב ברשלנות, אין צורך להסתמך על עילה נוספת (היינו שהתנהגות בעל הרכב איפשרה שימוש ברכב בלא ביטוח).

²⁷ ראה הערה 11 לעיל.

²⁸ ראה את דברי השופט זוסמן בע"א 110/65 הנ"ל, בע' 168, והאסמכתאות שם.

ממקור אחר, לא נראה לי, כי יש מקום להטלת אחריות מרחיקת לכת עד כדי כך באמצעות עילת הרשלנות.

קטגוריה (ד) מעוררת את השאלה, אם יש בידי מערכת המשפט אפשרות להעמיד בידי הנתבע אמצעי לגיתוק הקשר בין מעשהו (השארת מפתחות במכונית) לבין הנוקים, העלולים להיגרם²⁹, אחרת עלול הנתבע להימצא במצב של חוסר אונים מוחלט. מכוניתו נעלמה, מאמציו למצאה עלו בתוהו ואילו הוא צפוי לכך שיידרש לשלם עבור תאונה, העלולה להתרחש חודשים רבים לאחר מכן. משום כך ראוי היה, לדעתי, לפטור את הנתבע מאחריות לתאונה, שארעו לאחר פרק זמן מסוים, אם נקט בינתיים באמצעים סבירים, לרבות הודעה למשטרה, כדי לגלות את מכוניתו שנעלמה.

קטגוריה (ה) נמצאת אף היא בגדר הצפיות, שכן ניתן להגיה, כי תבלין, המבקש לפוצץ מכונית עמוסה חומר נפץ, או שודד, המבקש לפרוץ בנק, לא ישתמשו למטרות אלו ברכב, הרשום על שמם במשרד הרישוי. ואכן, הגסיון מלמד, כי עבירות מסוג זה מבוצעות רובן ככולן בעזרת רכב גנוב, או שנלקח ללא רשות בעליו. כשלעצמי, הנני סבור, כי יעלה בידי עבריינים מסוג זה להשיג רכב למטרותיהם, בין אם מפתחות הרכב נמצאות בתוכם ובין אם לאו. אך נניח, כי מתברר, שבמקרה מסוים נלקח רכב למטרה כזו לאחר שהנתבע השאיר את מפתחות הרכב בתוכו. האם יחוייב הנתבע בנוקי הפשע שבוצע? הפשע בוצע במתכוון, ומעשה מכוון כזה מנתק, בדרך כלל, את הקשר הסיבתי בין הנוק לבין מעשה הרשלנות של הנתבע. אך, כפי שהצביע השופט זוסמן באגבריה נגד המאירי הנ"ל, הדין עשוי להיות שונה, אם מטרת אמצעי הזהירות, אותם לא נקט הנתבע, היתה למנוע מעשה מכוון מן הסוג שנעשה. למרות זאת, נראה לי, כי אין להטיל על הנתבע אחריות מרחיקת לכת עד כדי כך. המדובר כאן הוא בשתי עבירות, שבוצעו במתכוון: האחת — גנילת הרכב ללא רשות, והשניה — ביצוע פשע (תוך שימוש באותו רכב). אף אם נניח כי המעשה המכוון הראשון איננו מנתק את הקשר לרשלנות הנתבע, נראה לי, כי אין להכיר בקיום קשר סיבתי בין הנוקים, שנגרמו במעשה הפשע (המעשה המכוון השני) לבין הרשלנות המקורית.

שאלה נוספת היא, אם יש להרחיב את הילכת אגבריה נגד המאירי ולהחילה במקרים נוספים, בהם לא נקט בעל הרכב באמצעים סבירים, כדי למנוע את גניבת הרכב, או כדי למנוע את השימוש בו שלא כדין וללא רשות. למשל, בעל הרכב, אמנם, לא השאיר את המפתחות בתוכו, אך שכח לנעול את דלת המכונית, או שהשאיר את תלון הרכב פתוח³⁰. כן קיימת אפשרות שבעל הרכב איבד את המפתח,

²⁹ השווה לפסה"ד בענין *Car & Universal Finance Co. v. Caldwell* [1964] 1 All E.R. 290, הדן, אמנם, בשאלה שונה לחלוטין.

³⁰ פסה"ד בע"א 441/59 הנ"ל יוכל לשמש דוגמא מרחיקת לכת בכיוון זה. במקרה זה היה מדובר באוטובוס, אשר ניתן היה להתניעו ללא מפתח הצתה. תחת זאת נסגרה דלתו, ואדם זר לא יכול היה לפתוח את הדלת ואף לא להתניע את המנוע, אלא אם כן נכנס לתוך האוטובוס על ידי פתיחה או הרמה של אחד החלונות. וכך, אמנם, עשה אחד מעובדי חברת האוטובוסים ללא רשות ושלא כדין. חברת האוטובוסים חוייבה בתשלום פיצויים בגין תאונה שארעה. נפסק, כי — „הפיתוי לעובדים באוטובוסים, שאיש אינו משגיח ומפקח עליהם, להסיעם לצרכיהם,

ומוצא המפתח נטל באמצעותו את הרכב. אפשרות אחרת היא, שהמפתח נגנב מבעל הרכב או שהוצא ממנו בטעות שווא או באמצעי מירמה.³¹ בלשון כללית אציין, כי נראה לי, שבדרך כלל אין מקום להרחיב את הילכת אנבריה נגד המאירי ולהחילה על מקרים מסוג זה, שפורטו לעיל.³²

בהקשר זה ראוי להצביע על תקנה 364 לתקנות התעבורה.³³ תקנה זו מחייבת, בין היתר, לשאת בכלי רכב מגועיים מסויימים, המוגדרים בתקנה, מגעול בטחון או מכשיר נעילה, המאפשר נעילה מכנית של ההגה או תיבת ההילוכים. האם נהג, אשר לא נעל רכב מן הסוג, המפורט בתקנה, יהא אחראי לגזקים, שנגרמו על ידי מי שנטל את הרכב ללא רשות? נראה לי, כי לא רצוי להחיל את הילכת אנבריה נגד המאירי על מקרה מסוג זה. נראה כי התקנה איננה מחייבת נעילת הרכב אלא דורשת רק החזקת מכשיר נעילה או מגעול בטחון ברכב.³⁴ כמו כן מידת חוסר הזהירות, שבהשארת מפתחות ברכב, עולה לאין שיעור על זו שבאי-נעילת ההגה במגעול (אם בכלל ניתן להתייחס לכך כאל חוסר זהירות — דבר אשר חרף התקנה האמורה, מוטל בעיני בספק).

שאלה נוספת מתעוררת לגבי אחריות לחפצים מסוכנים אחרים, אשר נלקחו

גם ללא רשות ובניגוד לאיסור הוא גדול וטבעי יתר על המידה; וכל עוד הסעה כזאת אינה נמנעת על ידי מעשה המערערת בסגירה יעילה של המנוע, אין היא יכולה להסיר מעליה את האחריות" (שם, ע' 1304). שאלה היא, אם בית המשפט היה מחייב את הנתבעת, אילו הותנע האוטובוס על ידי אדם זר (שאיננו עובד שלה). לענין חשיבות זהותו של הנזק והקשר בינו לבין בעל הרכב, ראה הערה 6 לעיל.

³¹ נראה כי הפסיקה האמריקאית נוטה לפטור את בעל הרכב מאחריות בנסיבות אלו, ראה 51 A.L.R. 2d 633, 651.

³² יחננו, כמובן, מקרים יוצאים מן הכלל, בהם יהיה מקום לחייב את בעל הרכב. כך הדבר כאשר לאור הנסיבות צריך היה להיות ברור לו שיעשה שימוש ברכב על ידי אדם, שאיננו יודע לנהוג, כגון שהוא הפקיד את מפתחות הרכב בידי אדם, אשר הורשע בעבר בעבירות של שימוש ברכב ללא רשות ונהיגה ללא רשיון, ולאור הנסיבות ניתן היה להניח, כי אותו אדם יחזור על מעשה זה פעם נוספת.

³³ הוספה לתקנות התעבורה (תיקון מס' 2), תשל"א—1971. תק' 13, ק"ת 2673, תשל"א, ע' 633.

³⁴ בהערת שוליים לתקנה מדובר, אמנם, ב"חובת נעילת רכב", אך נראה, כי התקנה עצמה איננה מטילה חובה כזו במפורש. ניתן למצוא דוגמאות לא מעטות לחקיקה, המחייבת החזקת אמצעי בטיחות, אך איננה כופה שימוש בו. כך הדבר במקרים רבים לגבי חגורות בטיחות ברכב. במדינות שונות מחייבים את התקנתן בלי לכפות את השימוש בהן. ההגיון מחייב שלא לראות באי-שימוש בחגורות בטיחות, כשאין חובה שימוש בהן, משום חוסר זהירות. כך נראה הדבר לפחות בשלב הנוכחי של ההתפתחות, כאשר נהגים רבים אינם משתמשים בהן בפועל. בפסיקה האמריקאית ניתן, אמנם, למצוא דוגמאות, בהן הכירו בתי המשפט באפשרות, שאי-שימוש בחגורת בטיחות תחשב לרשלנות. מצד אחר, בפסקי-דין לא מעטים נדחתה הטענה, שהיתה תרומת רשלנות מצד התובע, שלא השתמש בחגורת בטיחות. ראה הערה ב- 15. A.L.R. 3d 1428. וכן הערה 3 ב- 38 A.L.R. 3d 531, 533.

מבעליהם ללא רשות. שוב, המדובר איננו במקרה בו נלקח החפץ על ידי קטין או אדם, אשר אין לצפות, כי ידע להעריך את הסכנה, אלא במקרה, בו נלקח החפץ על ידי מי שהינו ער למידת הסכנה שבו. דוגמא בולטת לכך הם כלי גשק, נגיח שמתברר, כי כלי גשק, שבאמצעותו נגרם נזק, הוצא ביוזמתו ושלא כחוק מרשות צה"ל. היש בכך כדי להטיל אחריות על המדינה, אם יוכח כי לא ננקטו אמצעי הזהירות, הדרושים לשמירה של אותו נשק, או אם יוכח, כי לקיחת הנשק התאפשרה עקב הפרת הוראה כלשהי מפקודות הצבא, מפקודות קבע או מפקודות שגרה? ⁸⁵

ד. הערות אחרות הנוגעות לביטוח

פוליסות רכב רבות מאלו המקובלות בישראל מכסות הן את בעל הפוליסה והן את האדם, הנוהג ברשותו. זאת בתנאי שהנהג נכלל בקבוצה — המפורטת בפוליסה — של אנשים, הרשאים לנהוג ברכב. מרבית הפוליסות הישראליות מגוססות כך, שאם נוהג ברכב אדם, שאיננו נכלל בקבוצת האנשים, הרשאים לנהוג, לא תהיה חברת הביטוח אחראית כלפי הנהג ואף לא כלפי בעל הפוליסה לתאונות, שנגרמו על ידי אותו נהג. לדוגמא, בישראל נוהגות חברות הביטוח להתנות את אחריותן בכך, שהאדם, הנוהג ברכב, הינו בעל רישיון נהיגה. במקרה שבעל הרכב התיר לאדם, שאין לו רישיון, לנהוג ברכב, התוצאה תהא מרחיקת לכת. אחריותו של הנהג איננה מכוסה בפוליסה, ואף אחריותו של בעל הפוליסה, אם הוא אחראי למעשי הנהג, איננה מכוסה לפיה ⁸⁶.

כן מותנית, בדרך כלל, תחולת הביטוח לגבי אנשים, ששמן איננו נקוב במפורש בפוליסה, בכך שנהגו ברשות בעל הפוליסה. אדם, הנוהג ברכב ללא רשות בעל הפוליסה, איננו מכוסה, איפוא, על ידי הביטוח. במקרה רגיל מסוג זה אין שאלת ביטוח אחריותו של בעל הפוליסה מתעוררת, שכן בעל הפוליסה איננו אחראי, בדרך כלל, למעשיו של אדם, הנוהג ברכב ללא רשות. אולם לאור הילכת אנפרייה נגד הבאירי קיימת אפשרות, שבעל פוליסה יחוייב לשאת בנוקי תאונה, שנגרמה בנסיבות אלו על ידי אדם, שנהג ברכב ללא רשותו. האם אחריות זו של בעל הפוליסה מכוסה על ידי הביטוח? דבר זה תלוי, כמובן, בפירוש הפוליסה. יתכן שפירוש מילולי של פוליסות רבות מאלו, המקובלות בישראל, היה מביא למסקנה, כי חברת הביטוח פטורה מאחריות כלפיו. זאת מן הטעם, אשר צויין לעיל, היינו כי הפוליסות הישראליות מגוססות על פי רוב כך, שאם נהג ברכב אדם, שאיננו נכלל ברשימת האנשים, הרשאים לנהוג, אין החברה אחראית כלפי הנהג ואף לא כלפי בעל הפוליסה. למרות זאת, אני סבור, כי הצדדים לא התכוונו לשלול את הכיסוי של בעל הפוליסה בנסיבות דוגמת אלו, שהתעוררו באנפרייה נגד הבאירי. משום כך, נראה כי במקרה כזה, בו נטל אדם את הרכב ללא רשות ונהג בו שלא בהסכמת בעל הפוליסה, ישאר הכיסוי של בעל הפוליסה בעינו. זאת, אף אם האדם, שנטל את הרכב בנסיבות אלו, לא היה בעל רישיון נהיגה. נראה לי, כי מנקודת ראות הצדדים לחוזה הביטוח קובע הרגע, בו השאיר בעל הפוליסה את הרכב ללא השגחה, כשמפתחות בתוכו. אם באותו רגע היה השימוש ברכב מכוסה על ידי

⁸⁵ ראה חוק השיפוט הצבאי, תשט"ו—1955, ס' 133, ס"ח 189, תשט"ו, ע' 171.

⁸⁶ ע"פ 323/63 — יערי נגד היוהמ"ש; פד"י כרך י"ז, ע' 2174; ע"פ 502/66 — הוימט נגד מדינת ישראל; פד"י כרך כ"א (1), ע' 347.

הפוליסה, סבור אני, שהכיסוי של בעל הפוליסה לא ישלל על ידי התנהגותו של מי שלקח את הרכב ללא רשות³⁶. אך מובן מאליו, שאחריותו של נוטל הרכב בנסיבות אלו לא תהיה מכוסה על ידי הביטוח.

קיימת, כמובן, אפשרות שהאחריות מכוח הילכת אנבריה נגד המאירי תוטל לא על בעל הפוליסה אלא על אדם אחר. הוראותיה של תקנה 82 (ב) עצמה מופנית ל„נהג רכב מנועי“. נבחון תחילה את המקרה בו האדם, אשר השאיר את הרכב ללא השגחה כשהמפתחות בתוכו, נהג ברכב ברשותו של בעל הפוליסה, ובתור שכוה כיסתה הפוליסה את אחריותו. כידוע, בעוד שהפוליסה המקובלת מכסה את אחריות בעל הפוליסה הנובעת מן השימוש ברכב, מוגבל, בדרך כלל, הביטוח של הנהג ברשות לאחריות הנובעת מנהיגה ברכב. השאלה היא, אם כן, אם אחריותו של הנהג ברשות, אשר השאיר את הרכב ללא השגחה כשהמפתחות בתוכו, נובעת מנהיגה. על שאלה זו אני נוטה להשיב בחיוב, אך היא איננה נקיה מספיקות³⁷.

מובן מאליו, שיתכנו מקרים בהם האדם, אשר השאיר את הרכב ללא השגחה כשהמפתחות בתוכו, לא יוכל להחשב כנהג. כך נבחן, שבעל הפוליסה השאיר את הרכב כשהמפתחות בתוכו לאחר שדידו ראובן הסכים להשגיח על הרכב. אולם ראובן עזב את המקום והרכב נלקח על ידי פלוני, שגרם לתאונה. בנסיבות אלו יתכן מאוד, שבעל הפוליסה איננו אחראי, שכן הוא לא הפר את הוראות תקנה 82 (ב)³⁸. המפתחות אמנם נשארו ברכב, אך בעל הפוליסה לא השאירו „עומד או חונה בלי השגחה“. השאלה, אם ראובן הפר את הוראות תקנה 82 (ב) מוטלת בספק רב. בהנחה שראובן לא היה נהג הרכב אין לראותו כמי שהפר את התקנה שהוראותיה מופנות כלפי הנהג. כיום קובעת, אמנם, תקנה 74 (ב) כי „לא יחנה ולא יעמיד אדם רכב בלי השגחה אלא לאחר שהופסקה פעולת המנוע ומנגנון ההדלקה, הוצא מפתח ההצתה...“. בשאלה, אם ראובן יכול להחשב כמי שהעמיד או חנה את הרכב, לא ארחיב את הדיבור. לצורך הענין שבפנינו אני, שראובן עשוי להתחייב בתשלום פיצויים בשל תאונה שנגרמה על ידי אדם זר שנהג ברכב ללא רשות. זאת, בין על יסוד פירוש מרחיב של הוראות התקנה 74 (ב) הנ"ל ובין על ידי הרחבת האחריות האזרחית מעבר להוראות התקנה. אם, אמנם, יחוייב ראובן בדינו, נראה שהוא לא יהיה מכוסה על ידי הביטוח של בעל הפוליסה. הרכב לא נמסר לראובן למטרת נהיגה, הוא לא היה בגדר נהג ואולי אף לא היה לו רשיון נהיגה.

האדם, שנטל את הרכב ונהג בו ללא רשות, לא יהיה, כמובן, מכוסה על ידי הביטוח של בעל הפוליסה. עם זאת, יתכן שהוא יוכל להסתמך על ביטוח זה במשפט פלילי בעבירה של שימוש ברכב מנועי ללא ביטוח. מדובר במקרה שבו אחראי

³⁶א מפסה"ד בענין אנבריה נגד המאירי, כפי שפורסם, נראה כאילו חוייבה חברת הביטוח בדין, אף שהנהיגה לא היתה ברשות בעל הפוליסה. ברצוני להודות לעו"ד ד. שפט, שייצג את המשיבים בערעור הנ"ל, ואשר הביא לידיעתי את העובדות הבאות: חיובה של חברת הביטוח בערעור הנ"ל מקורו בטעות קולמוס, אשר תוקנה בהסכמת המערער. במקרה הנדון ויתר ב"כ המערער (התובע) בבית המשפט המחוזי על תביעתו נגד חברת הביטוח. התביעה נגד החברה נדחתה, איפוא, בבית המשפט המחוזי ושאלת אחריותה של החברה לא נדונה, לגופה, בבית המשפט העליון.

³⁷ השווה *Jones v. Prothero* [1952] 1 All E.R. 434

³⁸ מדובר בהנחה שאין הוא אחראי למעשהו של ראובן, שנטש את הרכב.

האדם, שהשאיר את הרכב ללא השגחה כשהמפתחות בתוכו, לתוצאותיה של תאונה אפשרית, ובתנאי שאחריותו של אותו אדם מכוסה על ידי הביטוח. כאשר שני אנשים אחראים בנויקין לתוצאות נהיגה רשלנית ברכב (במקרה זה האדם שנהג ברכב ללא רשות והאדם שהשאירו ללא השגחה) ניתן לפי הפסיקה האנגלית להסתפק בביטוח אחריותו של האחד מהם⁸⁹, שכן מנקודת ראותו של הנפגע די בכך שאתר מן השניים מבוטח.

תוצאה זו נראית, אולי, פרדוכסלית, אך נראה, כי אין מקום לייחס לנהג עבירה לפי פקודת ביטוח רכב מנועי, כאשר התקלה, שפקודה זו ביקשה למנוע, איננה קיימת. הנהג עבר, אולי, עבירה המורה של שימוש ברכב ללא רשות, עליה הוא צפוי ליתן את הדיון, אך נראה, כי עבירה לפי פקודת ביטוח רכב מנועי לא עברה על ידיו, בנסיבות שתוארו לעיל.

ה. מטרת ההלכה בעניין אנבריה נגד המאירי

הילכת אנבריה נגד המאירי משפרת, כמובן, את סיכויי הנפגע לזכות בפיצויים בגין הנזק שנגרם לו, שכן סיכויי הגביה מאדם, שנטל רכב ללא רשות, הם במקרים רבים קלושים למדי. מבחינה זו משרתת הילכת אנבריה נגד המאירי מטרה דומה לזו של ההלכות, אשר הרחיבו את האחריות השלוחית של בעל רכב למעשי הנוהגים ברשותו, ולהילכת Monk v. Warbey הנודעת. בכל המקרים הללו קיים מוזיק ישיר (נהג הרכב), האחראי בנויקין, אך מוזיק זה איננו מסוגל לרוב בהעדר ביטוח לשאת בתשלום. התפתחות ההלכה מלמדת על נטיה להטיל אחריות על נתבע נוסף, אשר סיכויי הגביה ממנו טובים יותר. במקרים אחדים נעשה הדבר באמצעות הרחבת עקרונות האחריות השלוחית ובמקרים אחרים (הילכת Monk v. Warbey ואנבריה נגד המאירי), באמצעות הרחבת האחריות הישירה המוטלת על האדם שיש בבעלותו, בחזקתו או בשליטתו כלי רכב מנועי.

מן הראוי להציג את השאלה, אם הרחבה זו של עקרונות האחריות בנויקין היא, אמנם, חיונית ודרושה לאור המציאות המודרנית בשטח זה. להרחבת אחריותו השלוחית של בעל הרכב היה צידוק בתקופה שבה אחריותו של הנהג ברשותו לא היתה במקרים רבים מכוסה על ידי ביטוח. במדינה, אשר בה גפוף ביותר הנהג לכסות את אחריותו האישית של הנהג, מאבד צידוק זה להרחבת האחריות השלוחית את עיקר משמעותו. ואכן, אומר בעניין זה השופט זוסמן בע"א 413/67⁹⁰:

„ביטוח מכונית הוא בימינו חובה, והוא כולל בדרך כלל לא רק את בעל המכונית אלא כל מי שנוהג ברשותו... הוספתי הערה זו רק כדי להראות שביטוח מכונית כמו שנוהגים לעשותו, ככולל כל מי שנוהג ברשות הבעלים, עונה למעשה ובאופן מניח את הדעת על השאלה מי ישא בנזק שנגרם עקב השימוש במכונית, ואינו משאיר את הניזוק ללא סעד. הואיל וכך, אינני יכול למצוא צידוק להטלת אחריות נוספת על דרך של הרחבת הלכות השליחות בנסיבות שאינן מחייבות את הדבר“.

הקושי במקרה מסוג זה שנדון באנבריה נגד המאירי הוא, שאחריות הנהג איננה מכוסה לרוב על ידי הפוליסה של בעל הרכב, שכן אין הוא נוהג ברשותו.

⁸⁹ Ellis v. Hinds [1947] 1 All E.R. 337. ראה גם ע"א 519/60 — בזמן נגד המוסד לביטוח לאומי; פד"י כרך ט"ו, ע' 2281.

⁹⁰ קשאני נגד רסקו; פד"י כרך כ"ב (2), ע' 455, 462.

היובו של בעל הרכב עשוי, איפוא, לסלול את הדרך להיובח של חברת הביטוח, שכיסתה את אחריותו. זאת, אם, אמנם, תתקבל הדעה שהובעה בענין זה לעיל. לעומת זאת, אם ייקבע כי הפוליסה איננה מכסה את אחריותו של בעל הרכב או הנהג ברשותו לתוצאות הנובעות מהשארית הרכב ללא השגחה כשהמפתחות בתוכו, עלולות התוצאות לגביהם להיות הרסניות.⁴¹

אני סבור, כי בענין זה אין להתעלם מקיומו של משרד מבטחי המכוניות, אשר נטל על עצמו לשאת בתשלום פיצויים לנפגע במקרים, הנכללים בגדר חובת הביטוח, ואשר בהם לא היה הניזוק מבוטח למעשה. יעילותו של הסעד כלפי משרד מבטחי המכוניות נופלת במידה ניכרת מזו העומדת לרשות נפגע כלפי חברת הביטוח, שביטחה את המזיק במקרים הנכללים בגדר חובת הביטוח.⁴² וצריך לקנות, שדבר זה יבוא על תיקונו. אך, כאמור, ניתן כבר היום להביא בחשבון את האפשרות של קבלת סעד ממשרד מבטחי המכוניות. לאור זאת מצטמצמת החשיבות שיש לייחס למציאת נתבע נוסף (פרט לנהג הרכב) בר יכולת, במקרים בהם הנהג איננו מבוטח.

יש לזכור, כי הרחבת אחריות של בעל הרכב או המחזיק בו כדין, באמצעות הילכות האחריות השילונית או באמצעות הילכת אנבריה נגד המאירי עלולה לחייבו גם במקרים החורגים מחובת הביטוח וגם לגבי סיכונים אשר אין להניח כי ביטח עצמו כנגדם. כך קיימת אפשרות, שהאדם אשר נטל את הרכב ללא רשות גרם נזק לרכושו של צד שלישי בסכום של עשרות או מאות אלפי ל"י. אחריות בשל נזקי רכוש איננה כלולה בחובת הביטוח. יתרה מזאת, אפילו רכש בעל הפוליסה ביטוח, המכסה אחריות בשל נזקי רכוש, אפשר להניח כי ביטוח זה מוגבל בסכום (במקרים רבים עד 20 או 30 אלף ל"י). לעומת זאת, יתכן מאוד, שרכושו של האדם, אשר נפגע, היה מכוסה על ידי ביטוח. היובו של בעל הרכב בתשלום הנזק, אשר גרם על ידי מי שנטל את רכבו ללא רשות, יאפשר במקרה כזה לחברה, שביטחה את הרכוש שניזוק, לתבוע את בעל הרכב מכוח סברוגציה.

כמו כן, מקום שניטל הרכב ללא רשות, ונגרמה תאונה, שבה נהרג אדם, צפוי בעל הרכב לפי הילכת אנבריה נגד המאירי להיות מורשע לא רק בהפרת תקנה 82 (כיום תקנה 74) לתקנות התעבורה, אלא אף בעבירה דוגמת ס' 218 לפקודת החוק הפלילי, 1936.⁴³ נראה לי, כי יש בכך משום החמרה יתרה. לתקיפת ההוראה הנדונה בתקנות התעבורה גרמו בוודאי מספרן הרב של תאונות הדרכים וריבוי המקרים של גניבת רכב ושימוש בו ללא רשות. נראה, כי שיקולים אלו אף השפיעו על בית המשפט בקביעת הילכת אנבריה נגד המאירי. לעניות דעתי, ניתן היה לצמצם בצורה דרסטית את מספר המקרים של גניבת רכב באמצעות פיקוח משטרתי יעיל. מדינת ישראל איננה בעלת שטח גדול ואין כמעט אפשרות מעשית

⁴¹ כזכור, באנבריה נגד המאירי נדחתה תביעת הנפגע נגד חברת הביטוח, אולם השאלה עצמה לא נדונה לגופה. ראה הערה 36 לעיל.

⁴² משרד מבטחי המכוניות איננו חייב בתשלום רבית, שזכה בה הנפגע כנגד המזיק. כמו כן קמה חובת התשלום של המשרד רק כעבור 90 יום לאחר שפסה"ד נגד המזיק נהיה סופי, ויתרה מזאת – שאלת זכות בתביעה של הנפגע נגד המשרד איננה ברורה כל צרכה.

⁴³ ע"ר 652, 1936, תוס' 1, ע' 263.

להעביר רכב גנוב למדינה שכנה. בנסיבות אלו יכולה משטרת תנועה לאתר תוך שעות ספורות כמעט כל רכב שנגנב ולהעמיד לדין את מבצע העבירה. אך למרבה הצער, אין המשטרה מקדישה לנושא תשומת לב מספקת. מסופקני, אם הטלת אחריות אזרחית ופלילית המורה על קורבן העבירה (האדם שרכבו נגנב) על שלא השכיל למנוע את הגניבה תוכל לשמש תחליף לפעולה משטרתית יעילה.

פרופ' דניאל פרידמן *
