|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **בפני** | **כב' השופט אחסאן כנעאן** | |
| **התובע** | | **י. ע.   ע"י עוה"ד אלי הכהן** |
| **נגד** | | |
| **הנתבעים** | | **1. מנורה חברה לביטוח בע"מ  ע"י עוה"ד יוסף אפק**  **2. זיו זבולון כהן**  **3. הראל חברה לביטוח בע"מ   ע"י עוה"ד וסים אבו חאטום** |

|  |
| --- |
| **פסק דין חלקי** |

החלטה זו עוסקת בשאלה מי מבין הנתבעים אמור לחוב – בהתאם להוראות חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה – 1975 (להלן: החוק ) - בנזקי הגוף שאירעו לתובע בשל תאונת דרכים? האם מבטחת המשאית בה עשה התובע פעולות הכנה לפני תחילת הנסיעה או שמא רכב שחלף בכביש, סמוך למקום בו חנתה המשאית, ודרס את התובע בעודו צועד על הכביש בעיצומן של פעולות ההכנה? או שמא יש לראות בתאונה תאונה מעורבת והאחריות תחול על שתי המבטחות כאחד?

העובדות כפי שהוכחו

1. ניתן לומר כי בתיק זה המחלוקות העובדתיות הן מחלוקות מינוריות כאשר עיקר המחלוקת היא משפטית. לאחר שמיעת עדותם של עדי הצדדים התמונה העובדתית הכוללת היא די בהירה ולא השתנתה מהתמונה כפי שהייתה בתחילה. על פי הנטען בבקשה לתשלום תכוף (שהצדדים הסכימו כי יהווה חלק מהראיות) התובע בזמן הרלוונטי - לתאונה שתתואר בהמשך - היה נהג משאית להובלת ביצים באמצעות תא קירור. ביום 30/11/2015 בסביבות השעה 13:15 נכנס התובע למשאית שחנתה בסמוך לביתו התניע אותה וירד מהמשאית כדי להפעיל את יחידת הקירור על מנת שהארגז יתקרר והטמפרטורה שלו תהיה מתאימה לצורך הובלת הביצים. לפתע הגיח רכב שהיה נהוג על ידי הנתבע מס' 2 ופגע בתובע. בזמן אירוע התאונה הייתה המשאית מבוטח בביטוח חובה על ידי הנתבעת מס' 1 (להלן: מנורה ) ואילו הרכב הפרטי היה מבוטח בביטוח חובה על ידי הנתבעת מס' 3 (להלן: הראל ).

בחקירתו הנגדית של התובע בבקשה לתשלום תכוף עלה כי המתג להפעלת תא הקירור נמצא בדופן נגרר המשאית. עוד עלה כי בטרם הפגיעה הספיק התובע לרדת מהמשאית, לסגור את דלת הקבינה ולצעוד בערך שני צעדים (עמ' 2 ש' 30 – 32). טענת מנורה – שהתבססה על דברי הנתבע במשטרה – לפיהן התובע התכוון לחצות את הכביש לצד הנגדי התבררה כלא נכונה והיא נזנחה על ידה במסגרת סיכומיה. טענה זו הוכחשה על ידי התובע (עמ' 3 ש' 9 -10) והנתבע בעדותו לפני לא טען זאת אלא טען כי לא ראה בכלל את התובע עד לפגיעה בו כשהיה כבר על הרכב. כלשונו: **"ראיתי אותו על החלון שלי"** (עמ' 27 ש' 13). כשעומת עם אמרותיו במשטרה אמר תחילה שיכול להיות שהוא רצה לחצות וכששאלתי אותו מאיפה ההשערה הזו אמר שאין לו מושג אלא הוא ראה אותו על הרכב שלו (עמ' 27 ש' 27 – 30). לכן מדובר בהשערה של הנתבע שאין לה שום בסיס בראיות. כהשלמה לגרסת התובע הוא טען לפני כי אם התאונה לא הייתה מתרחשת, לאחר הפעלת תא הקירור הוא היה חוזר לקבינה של המשאית ומתחיל בנסיעה (עמ' 6 ש' 13 – 15). התובע העיד עוד שאינו זוכר אם הספיק להפעיל את יחידת הקירור אולם לעניות דעתי אין חשיבות לשאלה זו לצורך ההכרעה במחלוקת הניצבת לפני.

2. עוד עולה מהראיות שהכביש לצדו חנתה המשאית היה כביש צר כאשר מזג האוויר היה גשום וערפילי (ראו עדות הנתבע עמ' 27 ש' 12 -13). מהתמונות שצולמו על ידי הנתבע לאחר התאונה עולה כי המשאית חנתה בשול הכביש כאשר גלגליה הקדמיים היו בשול ואילו גלגלי הנגרר האחוריים נמצאים על הכביש בקו התפר עם השול (ראו: נ/13). עוד ניכר מהתמנות כי הכביש רטוב מאוד בשל תנאי מזג האוויר דבר התומך בגרסת הנתבע שהיה גשום (ראו: נ/13 – נ/15).

אלו העובדות שעלו מהעדויות ומהראיות והצדדים לא חלקו עליהם עוד באופן ממשי אם כי בא כוח מנורה הצביע בסיכומיו על גרסאות שונות שנמסרו בהזדמנויות שונות על ידי התובע אך לאור עדות הנתבע המתיישבת עם עדות התובע הגרסה שציינתי לעיל היא הגרסה הדומיננטית. באחד המסמכים צוין לדוגמא שהתובע היה במהלך ירידה אולם עדות זו אינה מתיישבת עם עדות הנתבע לפיה הנתבע היה על הכביש. אם התובע היה במהלך ירידה סביר להניח שדלת המשאית הייתה עדין פתוחה והנתבע אף עשוי היה לפגוע בה. לכן גרסה זו לא מתיישבת עם הפסיפס הראייתי שהונח לפני.

הדיון המשפטי

תאונת דרכים

3. בהתאם להוראות [סעיף 1](http://www.nevo.co.il/law/4554/1) לחוק הגדרת תאונת דרכים בחוק היא כדלקמן:

**"תאונת דרכים" - מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה; יראו כתאונת דרכים גם מאורע שאירע עקב התפוצצות או התלקחות של הרכב, שנגרמו בשל רכיב של הרכב או בשל חומר אחר שהם חיוניים לכושר נסיעתו, אף אם אירעו על-ידי גורם שמחוץ לרכב, וכן מאורע שנגרם עקב פגיעה ברכב שחנה במקום שאסור לחנות בו או מאורע שנגרם עקב ניצול הכוח המיכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו המקורי; ואולם לא יראו כתאונת דרכים מאורע שאירע כתוצאה ממעשה שנעשה במתכוון כדי לגרום נזק לגופו או לרכושו של אותו אדם, והנזק נגרם על ידי המעשה עצמו ולא על ידי השפעתו של המעשה על השימוש ברכב המנועי;**

בשלב ראשון יש לבחון האם התקיימו ששת יסודותיה של ההגדרה הבסיסית של תאונת דרכים כמשמעה בחוק: (1) מאורע; (2) נזק גוף; (3) עקב; (4) שימוש; (5) ברכב מנועי; (6) למטרות תחבורה (ראו: [רע"א 8061/95 י**צחק עוזר נ' אררט חברה לביטוח בע"מ**](http://www.nevo.co.il/case/17931769), פ"ד נ(3) 532; להלן: עניין עוזר ). במידה ואחד או יותר מהיסודות הנ"ל לא התקיים לא ייסתם הגולל על התביעה כמשמעה בחוק הפיצויים אם כי יזדקק ביהמ"ש לשלב השני שבו יבחן האם עסקינן במקרה הנופל לאחת מהחזקות המרובות. היה והמקרה נופל אל גדר אחת החזקות המרבות שקבועות בחוק, הרי ענייננו בתאונת דרכים אף בהעדר התמלאות מרכיבי ההגדרה הבסיסיים. בשלב האחרון ביהמ"ש יזקק לבחון האם מדובר בחזקה "ממעטת" שכניסה לגדר תחולתה מוציא את האירוע מההגדרה של תאונת דרכים , ראו עניין עוזר לעיל.

4. ניתוח ההגדרה דרוש בעיקר ביחס לפעולות שעשה התובע במשאית. ביחס לרכב הפרטי אין מחלוקת כי נעשה בו שימוש למטרות תחבורה וכי שימוש זה גרם נזקי גוף לתובע. לכן יש בדעתי לדון בשאלה האם נעשה שימוש במשאית למטרות תחבורה. במידה והתשובה תהיה שלילית אדון בשאלה האם מתקיימת החזקה המרבה בדבר חניה שלא כדין לגביה הצדדים היו חלוקים. בנוסף אדון בשאלה האם מדובר בתאונה מעורבת החלים עליה הוראות בסעיף 3(ב) לחוק וכתוצאה מכך לחייב את מנורה והראל כאחד. במידה וכל התשובות לשאלות הנ"ל יהיו שליליות המסקנה המתבקשת תהיה שיש לחייב רק את הראל באחריות על פי החוק כלפי התובע.

שימוש מוכר על פי החוק

5. טענה ראשונה שיש בדעתי להכריע בה נוגעת לשאלה האם התובע עשה שימוש מוכר במשאית. במידה והתשובה לשאלה זו חיובית התובע ייחשב כמשתמש ועליו לתבוע את נזקיו רק ממבטחת המשאית במסגרת ייחוד העילה הקבוע בסעיף 8 לחוק בצירוף הוראות פקודת ביטוח רכב מנועי ובהתאם להלכה שנקבעה ב[ע"א 554/89 **מדינת ישראל נ' אלראהב**, פ"ד מה](http://www.nevo.co.il/case/17945448) (2) 338. על מנת שאדם יחשב למשתמש ברכב יש להצביע על שימוש מוכר הקבוע במסגרת הגדרת השימוש בסעיף 2 לחוק. נקבע כי הרשימה הקבועה בחוק היא רשימה סגורה ואם לא ניתן להצביע על שימוש מוכר אזי הנפגע לא יחשב למי שעשה שימוש ברכב (ראו: [רע"א 5099/09](http://www.nevo.co.il/links/psika/?link=רעא%205099/09) **חסן נביל נ. הדר חברה לביטוח בע"מ** [פורסם בנבו] להלן: עניין חסן נביל ). ברע"א 9112/06 ביטוח **חקלאי אגודה שיתופית מרכזית בע"מ נ' המוס לביטוח לאומי** [פורסם בנבו] נפסק **"שעל מנת שיוכר הנפגע כ'נוהג', נדרש כי הימצאותו מחוץ לרכב קשורה בטבורו לא סתם לשימוש כי אם לשימוש מוכר – מבין השימושים המנויים בסעיף 1 לחוק".** נשאלת השאלה האם התובע עשה שימוש מוכר במשאית בעת התאונה?

לטעמי יש להשיב על שאלה זו בשלילה. הראל טוענת כי התובע נפגע עת עסק בכניסה למשאית או במסגרת פעולות ההכנה לקראת כניסה למשאית או נסיעה במשאית. אין ממש בטענה כי מדובר בכניסה לרכב. רק לאחרונה נפסק כי פעולת הירידה מהרכב מסתיימת לאחר ניתוק המגע הפיזי בין הרכב והתייצבות נפגע על שתי רגליו (ראו: רע"א 9136/17 **פלוני נ' פלונית** [פורסם בנבו]). בדומה נפסק כי כניסה לרכב תיחשב רק הכניסה עצמה ולא פעולות שקדמו לכך (ראו: ת"א (שלום ירושלים) **מזרחי נ' איילון חברה לביטוח בע"מ** [פורסם בנבו]; ריבלין, "**תאונת הדרכים**", מהדורה 4, 2011, עמ' 181). לכן הפרשנות שניתנה היא פרשנות מצומצמת התפורה לפעולת הכניסה והיציאה ממש. לכן אין מקום לטענה כי מדובר בפעולת הכנה לקראת כניסה שכן פעולה כזו אינה פעולה מוכרת על פי החוק.

6. גם הטענה כי מדובר בחלק מהנסיעה דינה להידחות. אמנם הפסיקה הכירה בכך שאין לפרש את המושג נסיעה לנסיעה עצמה ממש אלא הפרשנות היא רחבה יותר. אולם תנאי להכרה בפעולה כפעולת נסיעה הוא שהפעולה קשורה לנסיעה עצמה ולא לתוצאותיה. בעניין חסן נביל נפסק בקשר להגדרת "נסיעה" כדלקמן:

**"אכן, פרשנות המונח 'נסיעה ברכב' הורחבה בפסיקה ונקבע כי היא חורגת מפעולת הנסיעה הפיסית ברכב, אך נראה כי המקרים הנופלים בגדריה חייבים להיות קשורים קשר ממשי לנסיעה בפועל. ודוק: הקשר צריך שיהא לפעולת הנסיעה עצמה, ולא רק לתוצאותיה. התנעת מנועו של הרכב היא חלק מן הנסיעה. בין הפעלתו של המנוע לבין תזוזת גלגלי הרכב על הכביש מפריד אך שחרור הבלם או שלוב הילוך למהלך תנועה. הפעלת המנוע היא גם תנאי פיסי לנסיעה; ללא התנעת הרכב לא יוכל הרכב לזוז ממקומו. לעומת זאת, קשירת המטען אין בה כדי לשמש חסם פיסי המונע מהרכב להתחיל בנסיעה. יצויין כי תנאי זה, בדבר הזיקה הפיסית בין הפעולה לבין הנסיעה, הוא תנאי הכרחי אך לא בהכרח תנאי מספיק. כך למשל, הליכתו של הנהג מביתו לעבר הרכב חיונית, פיסית, לתחילת הנסיעה, אך אין לראות בה פעולה המקיימת את דרך השימוש של 'נסיעה ברכב'. לעניין גבולותיו של השימוש הזה קבענו בעניין ינטל הנ"ל כי 'פעילויות רבות אשר חיוניות לביצוע הנסיעה מצויות על רצף הפעולות שמסתיים בנסיעה ממש. קביעה מתי פעילות מסוימת החיונית לביצוע נסיעה מהווה חלק אינטגרלי מ'הליך הנסיעה' עד כדי שיש לראות בה 'נסיעה' אינה פשוטה. יש לבסס קביעה זו על מבחנים שונים, ובכלל זה: הקירבה בזמן ובמקום, תכלית הפעולה והתפיסה הכוללת של מתחם הסיכון התעבורתי." (**ההדגשה שלי –א.כ.)

ב[רע"א 3149/09](http://www.nevo.co.il/case/5878470) **קרנית נ' סקאפי** [פורסם בנבו], נידון מקרה בו במיניבוס שיושבים נוסעים ונהג, המתין לעליית יתר הנוסעים על מנת שיתחיל בנסיעה. נקבע כי שאין המדובר בשימוש המוכר על פי החוק, שכן לא נעשו בזמן התאונה פעולות אקטיביות המקדמות את התחלת הנסיעה, ועל כן יש לראות בנסיבות אלה את המיניבוס כרכב חונה. פעולת הנסיעה קיבלה פרשנות מאוד צרה והצטמצמה לנסיעה עצמה או פעולות אקטיביות בסמוך לפניה לצורך קידומה במובן הפיזי.

אם כך הפסיקה קבעה כי על מנת שפעולת לואי לפעולת הנסיעה תוכר כחלק ממנה יש להוכיח תנאי פיזי לפיו בלעדי אותה פעולה פיזית לא ניתן להוציא את הנסיעה לפועל. בענייננו התובע ירד מהמשאית וניגש לחלק האחורי על מנת להפעיל את תא הקירור. פעולת הפעלת תא הקירור אינה חיונית לנסיעה. לכן בהתאם לפרשנות שניתנה למושג נסיעה בעניין חסן נביל הפעלת תא הקירור אינה נחשבת לחלק מפעולות הנסיעה כפי שסבורה הראל שכן אינה מקיימת אחר הדרישה הפיזית.

7. לסיכום לא מצאתי כי התובע בעת התאונה עשה שימוש מוכר על פי הגדרת מושג זה בסעיף 1 לחוק. התובע לא ביצע פעולת ירידה או כניסה לרכב המשאית. החוק אינו מכיר בפעולת הכנה לקראת כניסה כשימוש מוכר. לבסוף לא מצאתי שניתן לסווג את הפעולה של הפעלת תא הקירור והפעולות שקדמו לו כחלק מהנסיעה במשאית.

תאונה מעורבת

8. סעיף 3(ב) לחוק קובע:

**"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."**

על פי לשון החוק על מנת שתהיה תאונה מעורבת דרוש שיהיו מספר רכבים מעורבים. בענייננו אין מחלוקת כי הרכב הפרטי המבוטח על ידי הראל היה רכב מעורב בשל המגע בינו לבין התובע. המחוקק ראה מעורבות של רכב אחר דרך משקפי "המגע". לבד מדרישת המגע דרוש גם קשר סיבתי בין המגע לגרימת הנזק. במקרה בו אדם נדרס על ידי רכב והרכב ממשיך ופוגע ברכב אחר לא ניתן לומר כי הרכב האחר הוא רכב מעורב למרות שהיה מגע בין הרכבים. עמד על כך בית משפט העליון בע"א 06/ 1675,1761 **אררט חברה לביטוח בע"מ ואח' נ. מנורה חברה לביטוח בע"מ** [פורסם בנבו] (להלן: עניין אררט ) כשקבע:

**"הנה כי-כן, מקום בו נפגע אדם מחוץ לרכב, מתקיימת לגביו האפשרות שהאחריות תוטל על מספר כלי-רכב, בהתאם להוראת הסעיף. בהקשר זה, אין ספק שרכב היונדאי שפגע בסוהא הוא בבחינת רכב המעורב בתאונה, אך אררט, המבטחת של רכב זה, סבורה כי אין היא לבדה בסירה; מעבר לחיובה של מנורה, המבטחת של רכב הסובארו, טוענת אררט כי יש לחייב גם את הפניקס, בשל מעורבותו של רכב האאודי. מעורבות מדוע? כיוון שרכב היונדאי פגע ברכב האאודי לאחר הפגיעה בסוהא. אליבא דאררט, המסתמכת על הסיפא לסעיף 3(ב), די במגע בין שני כלי הרכב על-מנת לראות באאודי כמעורבת בתאונה, וזאת אף-על-פי שלא מתקיים קשר סיבתי בין המגע בין שני כלי הרכב לבין פגיעתה של סוהא. גישה זו אין לקבל. אילו אימצנו אותה, הרי שגם אם רכב היונדאי היה ממשיך בנסיעתו, וכעבור קילומטר היה פוגע ברכב נוסף בכביש - זה האחרון היה נכנס לתמונת כלי הרכב המעורבים בפגיעתה של סוהא. אין זה הגיוני ואין זה מתיישב עם מבנה החוק. בענייננו, רכב האאודי לא היה מעורב בתאונה שבה נפגעה סוהא כהולכת רגל. די בניתוק הסיבתי בין הפגיעה בסוהא לבין המגע המאוחר יותר בין שני כלי הרכב (היונדאי והאאודי) כדי לשלול את האפשרות לראות באאודי רכב המעורב באירוע התאונה שבו נפגעה סוהא. אכן, הוראת סעיף 3 לחוק בוחנת את "המעורבות" בתאונה במשקפי "המגע". אלא, שבכך אין כדי לייתר את דרישת הקשר הסיבתי. הוראת סעיף 3 לחוק יוצרת מנגנון של יריבות בתובענה והסדר פנימי לחלוקת החבות, אך בשום פנים אינה באה להוסיף חבות או להטיל אחריות על מי שאינו מעורב בגרימת התאונה."**

9. בבואי ליישם את הכללים הנ"ל על ענייננו לא מתקיימת דרישת המגע מבחינת המשאית ולכן היא אינה בבחינת רכב מעורב. בזמן התאונה לא היה מגע בין הרכב הפרטי למשאית ולא היה מגע בין המשאית לתובע. דרישת המגע היא דרישה הכרחית אך לא מספקת. משלא התקיימה דרישה זו לא ניתן לומר כי התובע נפגע בתאונה מעורבת.

חזקה מרבה – חניה שלא כדין

10. טענה נוספת אשר בפי הראל היא שהתובע נפגע עקב קיום החזקה המרבה בדבר חניה שלא כדין. בבוא הפסיקה לפרש את התיבה 'חניה שלא כדין' נקבע כי המבחן אינו מבחן נורמטיבי אלא המבחן הוא מבחן הסיכון. קרי: בית משפט אינו בוחן האם החניה הייתה בניגוד לחוק או בהתאם לו אלא האם החניה יצרה סיכון תעבורתי כלפי הציבור. ברע"[א 1953/03 **הכשרת הישוב חברה לביטוח בע"מ נ' אדרי**, פ"ד נח](http://www.nevo.co.il/case/5753614) (1) 817, נקבע כי משמעות המונח "חניה אסורה" הוא שהחניה צריכה להיות באופן היוצר סיכון תחבורתי, בין אם מדובר בחניה המותרת על פי דין ובין אם מדובר בחניה שיש עליה איסור בדין. בענייננו, נטען שהמשאית חנתה בשול כביש צר כאשר גלגליה האחוריים הם על הכביש באופן המגביל הולכי דרך ומאלץ לצעוד על הכביש. יש לדעתי משהו בטענה זו אם כי עוברי אורח יכולים לצעוד על המדרכה שיש בשול הנגדי או לעקוף את המשאית מצידה האחר. יחד עם זאת, אינני מוצא צורך להעמיק ולקבוע עמדה נחרצת האם מדובר בחניה שלא כדין באספקלריה של מבחן הסיכון ומוכן אני לצאת מנקדות הנחה שאופן חנית המשאית אכן מסכן את העוברים ושווים ומקים סיכון תחבורתי. יחד עם זאת, מצאתי – כפי שאפרט בהמשך – שלא מתקיים הקשר הסיבתי הנדרש בין חניית המשאית לבין אירוע התאונה. יתרה מכך, אך לא פחות, לא מתקיים מבחן המגע הנדרש בחלופה המרבה של חניה שלא כדין.

11. לעניין הקשר הסיבתי הנדרש עמד בית משפט עליון במקרים שאירעו לפני תיקון מס' 8. בע"א 1042/00 **מגדל חברה לביטוח בע"מ נ' אליהו שושי** [פורסם בנבו] עסק בית המשפט העליון במקרה בו אדם ישב ברכבו וערך חשבונות כאשר רכב אחר הגיח מאחור והתנגש ברכבו. אותו נפגע תבע את ביטוח החובה של רכבו כאשר נקבע שלא מדובר בתאונת דרכים ותביעתו נדחתה. הגם שנקבע כי הנפגע ביצע פעולה של חניה (התאונה הייתה לפני תיקון 8 לחוק), שהיא נלווית לשימוש, נפסק שלא מתקיים קשר סיבתי בין השימוש לבין נזקי הגוף שנגרמו לאותו נפגע. ב[ע"א 4430/12](http://www.nevo.co.il/case/5587483) **הכשרת הישוב חברה לביטוח בע"מ נ' אלעסווי ואח'** [פורסם בנבו] דן בית המשפט העליון במקרה בו שני אנשים ישבו ברכב שחנה במפרץ תחנת אוטובוס, כאשר אוטובוס הגיח מאחור ופגע ברכבם. באותו עניין נקבע כי מהבחינה העובדתית רכבם עמד בצורה מסוכנת ויצר סיכון תעבורתי, אך יחד עם זאת לא התקיים קשר סיבתי משפטי בין החניה שלא כדין לבין הנזקים שנגרמו להם, שכן התאונה ארעה בשל רשלנותו הבלעדית של נהג האוטובוס.

יחד עם זאת, על מנת שתקום תחולה לחזקה המרבה בגבר חניה שלא כדין דרוש שתהיה פגיעה ברכב החונה חניה אסורה. וכך ניסח המחוקק את ההגדרה:

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

לא די שהחניה יצרה סיכון תעבורתי. אלא יש צורך להוכיח שהייתה פגיעה ברכב החונה. בית משפט העליון הדגיש זאת בעניין אררט כשעלתה שאלה דומה:

**"מכל מקום, במקרה שבפנינו אין המדובר ב'מאורע שנגרם עקב פגיעה ברכב שחנה במקום שאסור לחנות בו', שהרי לא הייתה כל פגיעה ברכב הסובארו."**

אם לא די בכך, בעניין זה התאונה אירעה בעיקר בשל אשמו של הנתבע אשר לא שת ליבו לתובע שהילך על הכביש ולכן לא מתקיים הקשר הסיבתי המשפטי הנדרש בין החניה שלא כדין ככל שהייתה כזו לבין נזקי התובע.

סיכום ותוצאה

12. לסיכום נמצא שהתובע לא עשה כל שימוש מוכר במשאית על מנת שיוכר כמשתמש. לא התקיימה שום חלופה מהחלופות לה טען בא כוח הראל בדבר כניסה לרכב, הכנה לקראת הכניסה לרכב או נסיעה. עוד מצאתי כי לא מתקיימת החזקה המרבה בעניין חניה שלא כדין הן מהטעם של העדר פגיעה ברכב החונה קרי המשאית ובהעדר קשר סיבתי משפטי בין החניה שלא כדין לבין התאונה. לבסוף אין המדובר בתאונה מעורבת וזאת בשל העדר מגע פיזי בין הרכב הפרטי למשאית או העדר מגע בין המשאית לתובע.

לאור כל האמור לעיל לא ניתן להטיל אחריות בכלל על מנורה. מאידך אני קובע כי מלוא האחריות לנזקי התובע מוטלים על הנתבע והראל בהתאם להוראות החוק שכן הם מקיימם אחר על מרכיבי ההגדרה הבסיסית של "תאונת דרכים" הקבועה בחוק .

כפועל יוצא מכך התביעה כנגד נתבעת מס' 1 נדחית. בהוצאות הנתבעת מס' 1 בסך של 10,000 ₪ תישא הראל. כן תישא הראל בהוצאות התובע בגין ניהול שאלת החבות בסך של 10,000 ₪. כמו כן, תשיב הראל את למנורה את מה ששולם על ידי מנורה במסגרת התשלום התכוף בהתאם להחלטה מיום 30/6/2016 בצירוף הפרשי הצמדה וריבית כחוק מיום מתן ההחלטה בתשלום התכוף ועד מועד ההשבה בפועל.

13. **קובע ישיבת קדם משפט ליום 19/7/2018 שעה 10:00.**

לקראת הישיבה אני מורה על הגשת תחשיבי נזק כדלקמן:

התובע יגיש תחשיבי נזק בתוך 30 יום מהיום.

הנתבעים 2 – 3 יגישו תחשיבי נזק בתוך 30 יום מיום קבלת תחשיבי התובע.

**מזכירות בית המשפט תמציא העתק מפסק הדין החלקי לבאי כוח הצדדים.**

ניתנה היום, כ"ה ניסן תשע"ח, 10 אפריל 2018, בהעדר הצדדים.

