



בית משפט השלום בראשון לציון

20 דצמבר 2009

ת"א 3477-07 מסיקה ואח' נ' א. דיגמי יבוא ואח'

בפני כב' השופטת ריבה שרון

תובע

חיים מסיקה

נגד

נתבעים

1. א. דיגמי יבוא ושווק בע"מ
2. יונה איציק
3. מגדל חברה לביטוח בע"מ
4. הדר חברה לביטוח בע"מ

נגד

צדדים שלישיים בהודעת הנתבע 2

1. א. דיגמי יבוא ושווק בע"מ
2. מגדל חברה לביטוח בע"מ

פסק דין חלקי (בשאלת סיווג התאונה)

מבוא

1. תביעה זו הינה לפיצוי בשל נזקי גוף שנגרמו לתובע, לטענתו, עקב נפילה ממשאית במהלך עבודתו. התובע הגיש תביעתו בשתי עילות חלופיות: האחת-- מכח עילה לפי חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשלי"ה-1975 (להלן: "חוק הפיצויים"), והשניה- מכח עילה נזיקית, על פי פקודת הנזיקין. נהג המשאית המעורבת בתאונה (הנתבע 2), הגיש הודעת צד שלישי נגד מעבידתו של התובע וכנגד מבטחת המשאית.

בשלב זה, ובהתאם להחלטתי מתאריך 30.6.09, מתייחס פסק דין זה לשאלת סיווג התאונה בלבד, דהיינו, האם הארוע נשוא התביעה נכנס בגדר "תאונת דרכים" כמשמעות מושג זה בחוק הפיצויים אם לאו.

רקע עובדתי

2. התובע (להלן: "התובע")- יליד שנת 1976, עבד כמנהל עבודה מאז שנת 2003, אצל נתבעת 1 - חברת א. דיגמי יבוא ושווק בע"מ, העוסקת בייבוא, שיווק וביצוע עבודות פסיפס ושיש לבניינים (סעיפים 4,3 לנ/1, ס' 1 לת/1) (להלן: "נתבעת 1"). נתבעת 4 ביטחה את התובע ונתבעת 1 בביטוח חבות מעבידים (להלן: "נתבעת 4"). נתבע 2 - נהג ובעלים של משאית, העובד בהובלת ציוד בניין (להלן: "נהג המשאית"), נשכר על ידי נתבעת 1 לשם העברת פיגומים, בהם עושה נתבעת 1 שימוש במסגרת עבודתה (סעיף 9 לנ/1).



בית משפט השלום בראשון לציון

20 דצמבר 2009

ת"א 3477-07 מסיקה ואח' נ' א. דיגמי יבוא ואח'

המשאית בוטחה בביטוח חובה לפי פקודת ביטוח רכב מנועי (נוסח חדש), תשי"ל-1970 (להלן: "חוק הפלתי"ד), על ידי נתבעת 3 (להלן: "מבטחת המשאית").
 ביום 20.7.03, שכרה נתבעת 1 את שירותי נהג המשאית על מנת להעמיס פיגומים באתר עבודה אחד, להעבירם ולפרוק אותם באתר עבודה שני הנמצא בחולון (סעיף 12 לנ/1, סעיף 2 לנ/2).
 בשעה 13:00 בצהריים, בעת שהתובע ונהג המשאית עסקו בפריקת הפיגומים, נפל התובע מן המשאית, ונפצע בעיקר בכף רגלו הימנית.

טענות הצדדים בשאלת סיווג התאונה

3. התובע טוען כי על הנתבעות 1 ו-4 לפצותו, מכיוון שהתאונה נגרמה בשל רשלנותן, בין היתר משום שהשתמשו בציד פגום ו/או בלתי בטוח, לא סיפקו לתובע ציוד מתאים, לא פיקחו כראוי על העובדים והעבודה, נמנעו מהקפדה על תכנית בטיחותית, ולא הדריכו אותו כראוי.

מוסיף התובע וטוען כי גם נהג המשאית התרשל, משום שלא נהג בזהירות המתבקשת בעת פריקת הפיגומים ודרש מהתובע לבצע את הפריקה, בעוד שהיה עליו לבצע זאת בעצמו. לחילופין – טוען התובע כי גם יש לראות באירוע משום "תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק הפלתי"ד, ומכאן שיש לחייב את מבטחת המשאית והנהג.

לטענת התובע, בעת שהוא היה על המשאית והיה עסוק בקשירת רצועות הפיגומים, ובזמן שמנוע המשאית עבד, הפעיל נהג המשאית את המנוף, באמצעות אחת מידידות המנוף הנמצאות בתחתית המשאית. תוך כדי פעולה זו - רעדה המשאית, ומשום כך התובע נפל. לטענתו קיים קשר סיבתי בין הפעלת המנוף ובין נפילתו ופציעתו.
 התובע טוען, לכן, כי האירוע עונה על אחת מהחזקות המרבות בהגדרת "תאונת דרכים" לפי חוק הפלתי"ד, הקובעת כי יראו כ"תאונת דרכים" גם מאורע "שנגרם עקב ניצול הכח המיכני של הרכב".

נתבעות 1,4 טוענות כי דין התביעה נגדן להידחות מכיוון שהתאונה מהווה "תאונת דרכים". משום כך, לטענתן, על נהג המשאית ומבטחת המשאית לפצות את התובע. אשר לעילה הנזיקית, טוענות נתבעות 1 ו-4, כי הן לא התרשלו ונהגו כמעביד סביר. לטענתן- הן פעלו ונהגו באופן מקצועי, אחראי ובטוח, תוך הקפדה על כללי זהירות ונהלי עבודה תקינים ותוך כדי שמירה על כללי בטיחות וזהירות. לטענתן - כל הליך העמסת המטען ופריקתו, על כל שלביו, מוטל על נהג המשאית וככל שהתובע לקח בו חלק, הרי שעשה זאת על דעת עצמו, תוך חריגה מתפקידו ובכך סיכן עצמו מרצון.

נתבע 2- נהג המשאית, טוען אף הוא כי המדובר ב"תאונת דרכים", וכי לכן מבטחת המשאית היא שנושאת באחריות לפיצוי התובע.
 לחילופין – טוען נתבע 2 כי במידה ויתברר כי האירוע אינו מהווה "תאונת דרכים", הרי שהתובע הוא מי שלא נזהר בפעולותיו, לא הקפיד על הליכה נכונה על משטח המשאית ולא נהג כפי שעובד סביר, בעל וותק ומיומן היה נוהג בנסיבות הענין.

נתבעת 3 - מבטחת המשאית, טוענת כי האירוע אינו מהווה "תאונת דרכים". לטענתה- התובע נפל בשעה שעמד בקצה המשאית, ללא קשר לפעולת המשאית, שהיתה יציבה ולא רעשה. לטענתה, המדובר בפעולה של טעינה ופריקה שאינה מוכרת כ- "שימוש" על פי חוק הפלתי"ד.



בית משפט השלום בראשון לציון

20 דצמבר 2009

ת"א 3477-07 מסיקה ואח' נ' א. דיגמי יבוא ואח'

דיון והכרעה

נסיבות התרחשות התאונה

4.

על מנת להכריע בשאלת סיווג התאונה, יש ראשית להידרש למבנה המשאית ולאופן התרחשות התאונה.

איש מהצדדים לא טרח להביא ראיות חיצוניות לעניין זה. נדרשתי איפוא לחומר הראיות שהוגש ומצאתי כי ניתן ללמוד על מבנה המשאית באופן כללי, רכיביה ואופן פעולתה, מתוך עדותו של נהג המשאית, העוסק בכך שנים רבות, למעלה מ- 15 שנה (סעיף 1 לנ/2, עמ' 21 שו' 34-35). משכך- ניתן להניח כי הוא זה שיכול לספק הסבר ותאור מלא בעניין זה.

המדובר כאמור במשאית עם מנוף.

נהג המשאית העיד כי המשאית מיועדת להובלה ופריקה באמצעות מנוף, לכל סוגי החומרים (עמ' 22, שו' 2-1). לדבריו- העמסת ופריקת הפיגומים נעשית רק עם המנוף (עמ' 19, שו' 31).

התובע אישר בעדותו כי המנוף הינו חלק מהמשאית (עמ' 8, שו' 21).

נהג המשאית העיד כי על מנת לפרוק את המטען, הוא נוהג לפתוח את מייצבי המשאית (מעין זרועות הנשלחות לאדמה משני צידי המשאית), כדי לתמוך במשאית כשהמנוף מופעל ומרים משקל רב (סעיף 5 לנ/2, עמ' 20 שו' 9-7, עמ' 23, שו' 7).

הפעלת מנוף והשליטה עליו נעשית באמצעות 4 ידיות הנמצאות מתחת לדלת הנהג בצד (סעיף 7 לנ/2, עמ' 20, שו' 2).

על מנת שהמנוף יעבוד, צריך מנוע המשאית להמשיך ולפעול כל העת, זאת - הואיל מכיוון שהוא זה שמפעיל את המשאבה של המנוף (עמ' 25, שו' 23).

לדברי נהג המשאית, ללא עזרת המנוע- "המנוף לא עובד, הוא מת" (עמ' 24 שו' 13, עמ' 25, שו' 23-24).

לשם פריקת עמודי הפיגומים, נקשרים העמודים שעל גבי המשאית בעזרת חגורות, אל זרוע המנוף, כדי שהזרוע תוריד את עמודי הפיגומים מהמשאית לקרקע.

קשירת החגורות על גבי המשאית נעשית תמיד על ידי אדם נוסף, זולת נהג המשאית (עמ' 20, שו' 13, עמ' 22, שו' 9), מכיוון שהאחרון אינו יכול לכוון את המנוף למטען ואת המטען למנוף בעת ובעונה אחת.

דהיינו- נהג המשאית אינו יכול לכוון את עצמו, והוא זקוק לעזרת אדם נוסף שיכוון אותו מלמעלה (עמ' 20, שו' 13-15).

מן הכלל אל הפרט:

5.

מן העדויות שהובאו בפני, עולה כי בזמן הרלוונטי לאירוע, התובע היה על גבי המשאית ועסוק בקשירת הרצועות/חגורות (עדות התובע בסעיף 10 לת/1, עמ' 1, שו' 11, עמ' 8, שו' 14-15).

גם נהג המשאית העיד על כך (סעיף 8 לנ/2, עמ' 20, שו' 10, עמ' 3 שו' 19, עמ' 4 שו' 5, לתמליל קלטת חוקרת התאונה, נ/4).

תמיכה לגירסה זו נמצאת אף בעדותו של מנהל הנתבעת 1- מר דיגמי גיא, (להלן "מנהל נתבעת 1") שאמנם העיד כי התובע לא התבקש על ידי הנתבעת 1 לעלות על משאית המנוף כי לא היה זה מתפקידו, אך בעדותו בבית המשפט גרס כי יכול להיות שהתובע כן עלה על המשאית, שלא בידעתו (עמ' 15, שו' 29).



בית משפט השלום בראשון לציון

20 דצמבר 2009

ת"א 3477-07 מסיקה ואח' נ' א. דיגמי יבוא ואח'

כן שוכנעתי כי התובע נפל בעת שנהג המשאית הפעיל את המנוף באמצעות הידיות על מנת שהרצועות יחוברו אל המנוף, בזמן שמנוע המשאית עבד.

התובע העיד בהקשר זה:

"...בעודני קושר את הרצועות לזרוע המנוף... והוא (נהג המשאית - ר.ש.) התחיל לשחק עם הידיות של המנוף על מנת להוריד את זה, ובאותו רגע איבדתי שליטה איך שהעמודים התחילו לזוז ונפילתי מהמשאית.... איך שהוא נתן הרמה עם ידיות המנוף לעמודים עפתי מלמעלה כי לא הספקתי לקשור את העמודים. איך שהוא הרים את העמודים לא הספקתי לצאת משם, שמתו רצועות על המנוף, עפתי מעצם ההרמה של העמודים, העמודים התחילו לזוז כי הידית הרימה אותם והם פגעו בי ואז נפילתי מהמשאית (עמ' 1 שוי 11-17); וכן:

"כשסיימתי לקשור את החגורות, עוד בעודני למעלה, התחיל להתבצע תהליך הרמת זרוע המנוף ואיך שהתחילו להסתובב העמודים פה הגיעה המעידה שלי" (עמ' 8, שוי 27-28).

האדם היחיד שנכח במחיצת התובע בעת התאונה ומי שיכול היה לשפוך אור על נסיבות התרחשותה הינו נהג המשאית. זה אמנם העיד כי אין בפיו הסבר מדוע וכיצד התובע נפל (סעיף 11 לנ/2, עמ' 23, שוי 23). יחד עם זאת, אני מוצאת כי יש בעדותו המפורטת בבית המשפט כדי לתמוך בגירסת התובע לפיה נפילתו של התובע התרחשה מיד עם הפעלת מנוף המשאית, בעוד מנוע המשאית עובד.

שכן, נהג המשאית העיד:

"המנוע לא נכבה לרגע, אני לא מדומם מנוע... הבאתי את המנוף לחבילה הראשונה שאני עומד לפרוק אותה... כיוונתי את המנוף לכיוון החבילה הראשונה... לאט לאט התחלתי להעלות את המנוף, איך שהיא עלתה למעלה פתאום חיים (התובע, - ר.ש) היה על הרצפה" (עמ' 20, שוי 6-7, 20-22); וכן:

"וידאתי שהחגורות קשורות לתוך הוו והתחלתי להרים לאט לאט את המנוף עד שהחגורות נמתחו וברגע שהחבילה עלתה למעלה חיים (התובע - ר.ש) נפלי" (עמ' 23, שוי 29-30); ועוד: "כשהתחלתי לכוון את הוו (של המנוף, - ר.ש), התובע היה כבר על המשאית" (עמ' 26 שוי 5); ובהמשך:

"הוא חיבר ולקח את שתי החגורות ושם אותן על הוו של המנוף והוא היה ממש ליד המנוף, ואז התחלתי להרים החבילה טיפה עלתה למעלה וחיים נפלי" (עמ' 26 שוי 9-11).

יצויין, כי בהקשר למועד נפילתו של התובע, איני רואה סתירה בין עדותו של נהג המשאית בבית המשפט כאמור לעיל, לבין הגירסה שנמסרה על ידו בהודעה לחוקרת התאונה (נ/3). העובדה שבהודעתו לחוקרת סיפר נהג המשאית כי "המנוף עמד לחלוטין בעצירה מוחלטת" אינה שוללת, בעיני, את העובדה כי החלה פעולת הרמת המנוף, כפי שתיאר נהג המשאית בעדותו בבית המשפט.

הרמת המנוף החלה, ובהתקרב המנוף לחבילה הראשונה שיועדה לפריקה, נעצר המנוף. איני מוצאת סתירה בין עדותו של הנתבע בהקשר זה בבית המשפט ובין דבריו כפי שמשקפים בתמלול קלטת החקירה (נ/4).

נהג המשאית חוזר ומדגיש בפני החוקרת שוב ושוב את עובדת נפילתו של התובע בעת הליכתו על גבי המשאית, מה שעולה בקנה אחד עם עדותו בבית המשפט בדבר נפילת התובע בעת שהיה על גבי המשאית.

בבית המשפט העיד נהג המשאית כי החוקרת לא ביקשה ממנו פרטים בעניין זה (עמ' 24, שוי 16). ואכן- מעיון בתמליל החקירה עולה כי נהג המשאית לא נשאל לגבי הפעלת מנוף המשאית, ועל כן אינו מתייחס לפעולה זו שלו סמוך לנפילת התובע, לא לחיוב ולא לשלילה. אילו היה נהג המשאית אומר בפני החוקרת כי התובע נפל שלא בשעת הפעלת המנוף, בעוד שבבית המשפט העיד כי הנפילה היתה מיד לאחר הפעלתו, היה בכך כדי לפגום באמינות גירסתו כפי שהוצגה בבית המשפט. ואולם - לא כך הם הדברים, כאמור לעיל.



בית משפט השלום בראשון לציון

20 דצמבר 2009

ת"א 07-3477 מסיקה ואח' נ' א. דיגני יבוא ואח'

יתירה מזאת. נהג המשאית מדגיש שוב ושוב בפני החוקרת כי בעת נפילת התובע מנוע המשאית עבד (ש' 15, לנ/4). בבית המשפט נהג המשאית דבק בגירסתו זו (עמ' 20, ש' 6,7, עמ' 25 ש' 23,24). יש בכך לדעתי לתרום למהימנות גירסתו בעיני, ולחזקה.

למעלה מן הצורך אציין, כי אך טבעי הוא בעיני, שבבית המשפט- על רקע חקירה נגדית מפורטת, יוסיף נחקר פרטים ויחדד אחרים, גם אם לא נשאל לגביהם על ידי חוקרת התאונה.

אני סבורה, איפוא, כי בעדות התובע, לצד עדות נהג המשאית, יש כדי לגבש תמונה מלאה אשר לנסיבות התרחשות התאונה.

6. על רקע עדויות אלה, שלא נסתרו, ניתן לדעתי לקבוע כי התובע נפל עם הפעלת מנוף המשאית על ידי נהג המשאית, כשהוא נמצא על גבי המשאית ועסוק בקשירת הרצועות, בזמן שמנוע המשאית עבד.

שאלת סיווג התאונה – תאונת דרכים?

7. האם האירוע, כפי שהתרחש, הינו בגדר "תאונת דרכים" כמשמעותה לפי חוק הפלתי"ד?

לטעמי – התשובה לשאלה זו חיובית, ואנמק.

8. נפסק כי הגדרת "תאונת דרכים" לפי סעיף 1 לחוק הפיצויים כוללת הגדרה בסיסית, שלוש חזקות חלוטות מרבות וחזקה חלוטה ממעטות אחת, ובהתאם לכך צריכה להיעשות בדיקת האירוע.

(ראו למשל ע"א 9474/02 **אבנר איגוד לביטוח נפגעי רכב בע"מ נ. האחים לוינסון מהנדסים בע"מ** פד"י נח (1) 337). (להלן: עניין האחים לוינסון).

עוד נפסק כי ראשית- יש לבדוק האם הגדרת הבסיס מתקיימת, ורק אם אפשרות זו נשללת, יש לעבור ולבדוק את החזקות המרבות, ואם אחת מהן מתאימה יש לוודא כי המקרה אינו נופל בגדרה של החזקה הממעטות.

(ראו **שם**, בעניין האחים לוינסון וכן ברע"א 8061/95 **עוזר נ. אררט חברה לביטוח בע"מ ואח' פד"י נ (3) 532**).

נלך איפוא צעד אחר צעד לאורה של הלכה זו.

9. תחומי ההגדרה הבסיסית

האם האירוע שפנינו עונה על ההגדרה הבסיסית לתאונת דרכים? הגדרת הבסיס כוללת בחובה שבעה מרכיבים: מאורע, נגרם, לאדם נזק גוף, עקב, שימוש, רכב מנועי, למטרות תחבורה.

במקרה שפנינו, לא נעשה "שימוש ברכב מנועי" כהגדרתו הבסיסית בחוק הפיצויים. חוק הפיצויים מגדיר:

"שימוש ברכב מנועי- נסיעה ברכב, כניסה לתוכו או ירידה ממנו, החנייתו, דחיפתו או גריירתו, טיפול-דרך או תיקון-דרך ברכב, שנעשה בידי המשתמש בו או בידי אדם אחר שלא במסגרת עבודתו..."



בית משפט השלום בראשון לציון

20 דצמבר 2009

ת"א 3477-07 מסיקה ואח' נ' א. דיגמי יבוא ואח'

כפי שפורט לעיל, בעת נפילתו - התובע לא עשה אף לא אחת מהפעולות המנויות בסעיף, אלא היה על גבי המשאית, עסוק בקשירת הרצועות.

ההגדרה הבסיסית ל"תאונת דרכים"- נשללת, איפוא.

למען הסר ספק, יודגש כי אין נפקא מינא מהו המרכיב בהגדרה הבסיסית שאינו מתקיים (רע"א 8061/95 הנ"ל) ועל כן, די בכך שרכיב ה "שימוש" לא מתקיים בכדי לעבור לשלב הבדיקה הבא.

בחינת חזקה מרבה

.10

האם בנסיבות המקרה שבפנינו, מתקיימת אחת מהחזקות המרבות הקבועות בהגדרה הבסיסית?

אני סבורה כי נסיבות המקרה נופלות לגדרה של החזקה המרבה בדבר "ניצול הכח המיכני של הרכב".

הגדרת "תאונת דרכים" בסעיף 1 לחוק הפיצויים קובעת בין היתר: "....יראו כתאונת דרכים גם מאורע שנגרם עקב ניצול הכח המיכני של הרכב, ובלבד שבעת השימוש כאמור לא שינה הרכב את ייעודו המקורי"

נפסק, כי "ניצול הכוח המיכני של הרכב" משמעו ניצול בפועל של הכוח המיכני של הרכב, ולא אך כוונה או רצון לנצלו בעתיד. (ע"א 4469/95 חדר יונס דראושה נ. אררט חברה לביטוח פד"י נ (3), 475, וכן ת.א. (רמ"י) 1902/02 אבייב משה נ. ורד אסאו).

עוד נפסק כי בדרך כלל- כשמדובר על ניצול כוח מיכני של הרכב, מעורב בפעולה מנוע, אך אין הכרח שכך יהיה, ולשון "ניצול הכוח המיכני של הרכב", מכסה- לפי פרשנות פשוטה, כל פעילות מוטורית של הרכב (ע"א 9474/02 הנ"ל).

בנוסף - חזקה חלוטה מרבה זו, מכוונת לאותם מקרים שבהם הרכב הוא "רב תכליתי" דהיינו, רכב שמיועד לא רק לנסיעה אלא גם לפעולות נוספות שאינן נופלות לגדר ההגדרה הבסיסית- המנצלות את כוחו המיכני של הרכב.

על רקע הלכה זו, בחינת המקרה שלפנינו מעלה, לעניות דעתי, כי התובע נפל ונפגע עקב ניצול הכוח המיכני של המשאית.

ראשית - המשאית נשוא המקרה הינה בבחינת רכב "רב תכליתי". היא מיועדת לנסיעה לשם הובלת מטענים סחורות וכן לפעולות נוספות המנצלות את כוחה המיכני ובכלל זה פריקה וטעינה באמצעות מנוף. נהג המשאית העיד בהקשר זה: "המשאית שלי מיועדת גם להובלה וגם לפריקה באמצעות מנוף.. " (עמ' 22, שו' 1).

שנית - כפי שפירטתי לעיל, הגעתי לכלל מסקנה כי התובע נפל ונפגע בעת הפעלת המנוף ובזמן שמוע המשאית עבד. נדמה לי כי לא יכולה להיות מחלוקת על כך שהפעלת מנוף, גם כשנעשית באמצעות ידיות ידניות, ובזמן שמוע המשאית עובד, פירושה ניצול כח מיכני של הרכב.



בית משפט השלום בראשון לציון

20 דצמבר 2009

ת"א 3477-07 מסיקה ואח' נ' א. דיגמי יבוא ואח'

שלישית ומכל מקום - נפסק כי החזקה בדבר ניצול הכח המיכני מחייבת קשר סיבתי בין ניצול הכוח ובין הפגיעה (ע"א 180/98 **כהן אורן נ. הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ**). בחינה של הראיות שבאו בפני מעלה, כי לא זו בלבד שהיה ניצול כח מכני בעת הנפילה, כי אם התובע נפל **עקב** הפעלת המנוף וניצול כוחה המיכני של המשאית במובן זה.

התובע העיד:

"כשסיימתי לקשור את החגורות עוד בעודני למעלה, התחיל להתבצע תהליך הרמת זרוע המנוף, ואיך שהתחילו להסתובב העמודים (עמודי הפיגומים-ר.ש), פה הגיעה המעידה שלי" (עמ' 8, שו' 27,28).

התובע העיד כי תוך כדי פעולת ההרמה המשאית זזה והיו רעידות (עמ' 8, שו' 32-34); וכן:

"עליתי על המשאית, התחלתי בתהליך הקשירה ועוד לא יצאתי משם התחיל את תהליך ההרמה כל המשאית קיבלה ויברציה ונפלת, זה קרה בשניות" (עמ' 10, שו' 31 - 32); ובהמשך:

"...ברגע שהוא נותן את ההרמה כולם מקבלים ויברציות (התובע זז מצד לצד עם גופו)...איך שהוא נותן את ההרמה כל המשאית מתחילה... (התובע זז מצד לצד בשנית בטלטול הגוף) ברגע שמרימים את העמודים... כל העמודים מתחילים לזוז מימין לשמאל. מקבלים תנודות" (עמ' 11, שו' 20-24).

אמנם בכתב התביעה ובתצהירו ת/1 התובע לא ציין את עובדת רעידת ותזוזת עמודי הפיגומים, אך אין בכך כדי לפגום באמינות עדותו בבית המשפט.

התובע לא ציין בכתביו האמורים תאור שונה, או גירסה שונה מזו שנמסרה על ידו בבית המשפט. בכתב התביעה ובתצהיר, הסתפק התובע בתיאור תמציתי לפיו בעת שקשר את רצועות הפיגומים על המשאית, החל הנהג להפעיל את המנוף באמצעות ידיעות המנוף ולהרים את הפיגומים כאשר הוא עדיין על המשאית, והוא נפל.

בעובדה כי הדברים תוארו בצורה תמציתית ופורטו בהרחבה במסגרת החקירה בבית המשפט אין בעיני כדי לפגום באמינותו, כאמור לעיל.

גם נהג המשאית בעדותו קושר קשר ישיר בין פעולת הרמת המנוף לנפילת התובע:

"...לאט לאט התחלתי להעלות את המנוף. איך שהיא עלתה למעלה פתאום חיים היה על הרצפה..." (עמ' 20, שו' 21,22 וכן בעמ' 21 שו' 5,6 ובשו' 21).

ובהמשך:

"זיה היה אחרי שהרמתי את המנוף לבדוק את החבילה (עמ' 24, שו' 3,4).

"יאני הרמתי את החבילה ואיך שהחבילה התרוממה התובע נפל" (עמ' 24 שו' 22, וכן עמ' 26 שו' 30,31).

נהג המשאית אף העיד בדבר קשר בין הפעלת והרמת המנוף לתזוזת העמודים:

"ש. זה נכון שלפעמים חבילות שמחוברות לזו מתחילות לנוע תוך כדי ההרמה. לזו.

ת. יש לה את הגמישות שלה. יש לה את התנועה הקטנה (העד מזיז את ידו מצד לצד)" (עמ' 22, שו' 26,27).

וכן:

"אם אני מרים חבילה עם חגורה זה יכול להתנדנד" (עמ' 23 שו' 3).

העובדה שנהג המשאית העיד כי התובע איבד שיווי משקל אחרי שהחבילה עלתה למעלה ושהתובע ניסה לייצב עצמו עם הידיים (עמ' 24, שו' 8,10), - תומכת בגירסת התובע לפיה- עם הפעלת המנוף, נוצרו רעידות והוא נפל.



בית משפט השלום בראשון לציון

20 דצמבר 2009

ת"א 3477-07 מסיקה ואח' נ' א. דיגמי יבוא ואח'

ממכלול העדויות כפי שבאו בפני, שוכנעתי, כי בשעה שהתובע היה על גבי המשאית, עסוק בקשירת רצועות הפיגומים, נהג המשאית הפעיל את המנוף והתחיל להרימו. פעולה מכנית זו הביאה לתזוזה, התובע איבד שיווי משקל ונפל. שוכנעתי כי אלמלא פעולת הרמת המנוף, התובע לא היה נופל.

מכל האמור לעיל, המסקנה אליה הגעתי הינה כי נסיבות התאונה, כפי שנפרשו בפני, באות בגדר "מאורע שנגרם עקב ניצול הכח המכני של הרכב" ומבחינה זו - מהווה הארוע "תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק הפלתי"ד.

בחינת חזקה ממעטת

.11

הגם שבאתי כאמור לכלל מסקנה כי האירוע מהווה "תאונת דרכים", כיוון שנגרם עקב ניצול כח מיכני, יש עדיין לוודא כי התאונה אינה נופלת לגדרה של אחת מהחזקות הממעטות הקבועות בחוק.

נדמה לי שאין חולק כי הפעולה בה עסק התובע היתה פעולת פריקת מטען. התובע העיד על כך בסעיפים 9,10 לתצהירו ובבית המשפט (עמ' 8, שו' 14,15), ונהג המשאית העיד אף הוא כי המדובר היה בפעולת פריקה (סעיף 4 לנ/2, עמ' 19, שו' 22).

חוק הפיצויים מוציא מכלל הגדרת "שימוש ברכב מנוע" "טעינתו של מטען או פריקתו כשהרכב עומד".

האם העובדה כי התובע עסק בפעולת פריקה מוציאה את האירוע מגדרי הגדרת תאונת דרכים למרות תחולתה של החזקה המרובה בדבר ניצול כח מכני? ובמילים אחרות: בהתנגשות בין התקיימות של חזקה מרובה בהגדרה הבסיסית לבין חזקה ממעטת המופיעה בהגדרת "שימוש ברכב מנוע", ידה של מי על העליונה?

ברע"א 418/03 אסם תעשיות מזון בע"מ נ. סמג'ה פד"י נ"ט (3) 541 (להלן: "הלכת אוסם") נפסק מפי כבי השופט ריבלין כי מקום שבו הפגיעה נגרמת במהלך פריקה באמצעות מנוף המופעל בכוחו המיכני של הרכב, כבמקרה שלנו, יד ההוראה הממעטת על התחתונה.

וכך נקבע:

"החזקה המרובה החלוטת, מקום שבו היא מתקיימת, תגבר על חריג הטעינה והפריקה כשם שהיא גוברת על כל מרכיב אחר בהגדרה הכוללת, למעט החזקות הממעטות המצויות באותה הגדרה עצמה, לאמור חריג התאונה המכוונת והחריג הנוגע לפגיעת איבה. אכן כאשר התאונה מקיימת את אחת החזקות המרבות החלוטות, קמה תחולה לחוק אפילו אין המקרה בא בגדרי ההגדרה הבסיסית... ממילא אין לחריג הממעט שעניינו טעינה או פריקה שהרכב עומד, הנספח אל ההגדרה הבסיסית, השפעה על החזקות המרבות החלוטות" (שם, בעמ' 554, 555).

אין איפוא תחולה ו/או השפעה לחזקה הממעטת בדבר טעינה ופריקה מקום שקבעתי כי המאורע נופל לגדרי חזקה המרבה בדבר ניצול כח מיכני של הרכב. בקיומה של החזקה הממעטת אין כדי להעלות או להוריד מהקביעה כי מדובר ב"תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק.

סיכום ביניים

.12

לאור כל האמור לעיל, אני קובעת כי האירוע בו נפגע התובע הינו בבחינת "תאונת דרכים" כהגדרתה על פי חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים.



בית משפט השלום בראשון לציון

20 דצמבר 2009

ת"א 3477-07 מסיקה ואח' נ' א. דיגמי יבוא ואח'

בהתאם לכלל ייחוד העילה הקבוע בסעיף 8 לחוק הפיצויים, בנסיבות אלו, אין לתובע עילת תביעה זולת עילת התביעה הקבועה בחוק.

13. אחריות נתבעת 1- המעבידה

למעלה מן הדרוש, והגם שהגעתי למסקנה כי המדובר ב"תאונת דרכים", אני מוצאת מקום להתייחס, ולו בקצרה, לטענת התובע בדבר אחריותה של נתבעת 1, המעבידה – נושא שהיה דרוש להכרעה, **אלמלא** דובר כאמור ב"תאונת דרכים" שחל עליה כלל ייחוד העילה הנ"ל.

ראשית - בין הצדדים נעוצה מחלוקת אשר לתוכן עבודתו של התובע, ובכלל זה האם התובע נתבקש לעלות על גבי המשאית ולעזור בפריקת הפיגומים.

אומר מיד, כי אין בעיני ספק, שלשם פירקת עמודי הפיגומים, נהג המשאית נזקק לעזרת אדם נוסף.

כך עולה ממבנה המשאית, אופי פעולתה עם המנוף כפי שהובהר לעיל, ומעדות נהג המשאית: "מהמזמין תמיד מישוהו מבצע את הפעולה הספציפית של קשירת החגורות כי מלמעלה אני לא יכול לכוון את עצמי" (עמ' 20, שו' 13-14 וכן עמ' 22, שו' 12-13); ובהמשך: "אני לא יכול לכוון גם את המנוף וגם לקשור את החגורות" (עמ' 22, שו' 8).

עדות נהג המשאית בהקשר זה, סבירה בעיני.

שוכנעתי, כי הגם שהתובע לא נתבקש באופן מפורש לפרוק את הפיגומים, משימה זו הייתה חלק בלתי נפרד מעבודתו בשעת הצורך.

התובע העיד כי העברת ציוד על משאיות היתה חלק מעבודתו (עמ' 7, שו' 31). התובע העיד עוד, כי בעלייתו למשאית לא חרג מתפקידו והוא אף התבקש לעשות כן, (עמ' 10, שו' 10).

עוד העיד התובע כי משעה שהוא מתבקש להעביר פיגומים מאתר לאתר, העבודה כוללת הכל ובכלל זה העמסה וקשירת הפיגומים לוו המנוף (עמ' 8, שו' 5-7, שו' 9, שו' 13-14). התובע העיד אמנם היה "מגדיל ראש והולך עם זה עד הסוף" (עמ' 8 שו' 4), אך כך מצפה מעסיק מעובדו, בעיקר כשאינו מעמיד אלטרנטיבה לאותה פעולה.

וכך מתאר התובע את היקף מחויבותו כלפי הנתבעת 1:

"אני התבקשתי להעביר פיגומים מאתר לאתר. ברגע שאני מתבקש להעביר פיגומים אני עשיתי את זה (קשירת הפיגומים-ר.ש), כיוון שלא היו עובדים לא באתר שממנו העמסנו ולא לאתר שאליו פרקנו. אם הייתי מגיע לאתר ויש פועלים אני מבקש מהם לעשות זאת, אבל אם אין פועלים אז אני עושה. את זה. רק אני.... כן. זה מתפקידי אז מי יעשה את זה. אתה מנהל עבודה בחברה מסוימת מתקשרים אליך ואתה מתבקש לעשות העברה של פיגומים מאתר לאתר ואתה תגיד להם שאין פועלים. איך תשמע באוזני המעביד שלך?" (עמ' 9, שו' 20-27).

אמנם - לשיטת הנתבעת 1, לא היה זה מתפקידו של התובע לסייע לנתבע 2 במהלך פריקת הפיגומים (סעיף 10,11 לתצהירו של מנהל הנתבעת 1, 1/1), ואם התובע עשה כן היה זה מרצונו הטוב בלבד ועל אחריותו (עמ' 13, שו' 12,13).

ואולם - עמדת נתבעת 1 בהקשר זה, אינה מתיישבת בעיני, בלשון המעטה, עם עדותו של מנהל נתבעת 1 בדבר ההערכה שרחש לתובע על ה"ראש הגדול" שהפגין בעבודתו:



בית משפט השלום בראשון לציון

20 דצמבר 2009

ת"א 3477-07 מסיקה ואח' נ' א. דיגמי יבוא ואח'

"...אני מאוד אהבתי את היים (התובע, - ר.ש) וגם את דרך עבודתו. ללא ספק כשאני אומר אהבתי את דרך עבודתו אהבתי גם את הגדלת הראש שלו. הוא היה בחור אחראי" (עמ' 13, שו' 19-21).

נתבעת 1 היתה מודעת, איפוא, להיקף מסירותו של התובע בביצוע המשימות המוטלות עליו. נתבעת 1 הייתה יכולה ללא ספק להניח, גם אם התובע לא התבקש לכך במפורש, כי בהעדר פועלים אחרים במקום, התובע יעשה כל פעולה הנחוצה להשלמת העמסת/פריקת מטען על הצד הטוב ביותר, גם אם פירוש הדבר ביצוע מטלות שלא הוטלו עליו באופן ברור.

האם הנתבעת הפרה את חובת הזהירות המוטלת עליה כלפי התובע? הלכה פסוקה היא כי מעביד חב בחובת זהירות מושגית וקונקרטית כלפי עובדיו ועליו להנהיג שיטת עבודה בטוחה ובכלל זה לנקוט בכל האמצעים הסבירים על מנת שהעובדים יבצעו עבודתם בתנאי בטיחות אופטימליים.

המעביד חייב לנקוט אמצעים סבירים כדי למנוע מן העובד סכנות מיותרות ולהזהירו מפני סכנות קיימות.

(ע"א 663/88 שיראזיאן יהודה נ. לבידי אשקלון פד"י מז (3), 225, ע"א 417/81 מלון רמדה שלום נ. אליהו אמסלם פד"י לייח (1) 72).

14. לאחר שבחנתי את הראיות שהובאו בפני בהקשר זה, ומבלי שאדרש להיכנס לעומקם של דברים, איני סבורה כי הנתבעת התרשלה בכל הנוגע להדרכת התובע.

הנתבעת נקטה באמצעי זהירות, אם כי לעתים לא הקפידה לדקדק בכל דרישה ודרישה כאמור בתקנות ארגון הפיקוח על העבודה (מסירת מידע והדרכת עובדים), התשנ"ט-1999 (להלן: "התקנות").

כך למשל בכל הנוגע להדרכתו של התובע. מנהל הנתבעת העיד, כי הוא וכן מר מנשה דגמי, מנהל העבודה הראשי בחברה, ומי שעבר קורס מנהלי עבודה וקורס בטיחות בעבודה (להלן: "מר דגמי") העבירו לתובע הוראות בטיחות לפחות פעם בשבועיים (סעיף 19 למ', עמ' 14, שו' 13, שו' 25-26). מנהל הנתבעת פירט בבית המשפט את תוכן של הוראות הבטיחות עליהן שוחח עם התובע, בין היתר בכל הנוגע לטיפוס על פיגומים (עמ' 14, שו' 14-16, עמ' 15, שו' 2-5). התובע אישר בעדותו כי קיבל הוראות בטיחות בעל פה (עמ' 9, שו' 33-34) ואף ציין כי כמה ימים לאחר שהחל לעבוד כבר קיבל הוראות בטיחות (עמ' 10, שו' 1, 2). הנתבעת אמנם לא ניהלה פנקס הדרכה כמותחייב על פי סעיף 6 לתקנות, והתובע תודרך בעל פה ולא בכתב כמותחייב לפי סעיף 7 לתקנות, אך התובע קיבל הדרכה מפורטת כפי שהוא בעצמו מאשר.

בהערת אגב ראיתי לציין כי אכן יש טעם לפגם באי הבאתו של מר דגמי לעדות, במיוחד לאור העובדה שהוא הגורם שפיקח על התובע באופן יומי (עמ' 14, שו' 8) ומי שהעביר לתובע הוראות בטיחות, בנוסף למנהל הנתבעת (עמ' 14, שו' 11-12).

בענין זה ידועה ההלכה כי אי הבאתו של עד רלוונטי עלולה לפעול לרעת הצד שנמנע מהבאתו של העד לעדות (ע"א 465/88 הבנק למימון וסחר בע"מ נ. סלימה מתיתיהו פד"י מה (4) 651).

ואולם - משעה שהתובע אישר יותר מפעם אחת, כי קיבל הוראות בטיחות ותודרך, אינני מוצאת לייחס חשיבות רבה לעובדת אי הבאתו לעדות.

בייכ התובע טוען בסיכומיו, כי הנתבעת התרשלה בבחירת המשאית לביצוע העבודה. לשיטתו, היה מקום לבחור במשאית עם שלט היצוני באופן שלא יחייב את הנהג לגשת להפעיל את ידיות המנוף ובכך לאבד קשר עין עם האדם שנמצא על גבי המשאית. איני מסכימה עם גישה זו.



בית משפט השלום בראשון לציון

20 דצמבר 2009

ת"א 3477-07 מסיקה ואח' נ' א. דיגמי יבוא ואח'

נהג המשאית אכן העיד כי המשאית אינה עם שלט חיצוני (עמ' 21, שוי' 23). עם זאת, יש לזכור כי המעביד נדרש לנקיטת אמצעי זהירות סבירים. ציפיה ממעביד כי התקשר עם גורם בעל כלי העבודה החדש והמתוחכם ביותר, הינה למעלה מן הדרוש בעיני. די לי בכך שהנתבעת התקשרה עם בעל מקצוע העוסק בתחום 16 שנה (עמ' 21, שוי' 34), היודע ומכיר את העבודה ומנוסה בעבודות הנדרשות ממנו (עמ' 19, שוי' 22-23) והינו בעל משאית הכשירה לביצוע העבודה, הגם שאינה מהחדשניות שבהן.

חרף כל האמור לעיל - סבורני כי הנתבעת, ככל הנראה, כשלה בהיבט אחד, אך כשלון זה אינו מגיע בהכרח כדי רשלנות של ממש. הנתבעת לא שלחה לאתר העבודה באותו יום פועלים נוספים לעזרה (סעיף 9 לת'1), או לכל הפחות בדקה שיש מספיק כח אדם לביצוע הפריקה. כל זאת, הגם שלשיטתה תפקידו של התובע התמצה בוידוא כמות הפיגומים המועמסת והנפרקת (עמ' 16, שוי' 34, 33) ובאחריות לשלמות הצידוד (עמ' 17, שוי' 13-10) אך לענין זה התייחסתי לעיל.

יחד עם זאת - לגישתי, התובע יכול היה ליצור קשר עם מנהלי הנתבעת וליידע אותם בדבר הצורך בכח אדם נוסף לעזרה.

התובע מודה כי הוא שבחר שלא לעשות כן (עמ' 9, שוי' 28-30). התובע העיד כי לא תמיד היה מבקש עובדים אלא היה "מגדיל ראש" לדבריו ו"הולך עם זה עד הסוף" (עמ' 8, שוי' 4).

פירוש הדבר כי הנתבעת נכונה היתה להעמיד עובדים נוספים לרשות התובע, אילו הייתה מתבקשת לעשות כן.

המסקנה המתבקשת מן האמור לעיל כי הנתבעת לא התרשלה כלפי התובע, וכי גם לו טעיתי, וככל שהיה מקום לקבוע כי התרשלה, אזי היה מקום לזקוף לחובתו של התובע תרומת רשלנות מסויימת, אותה הייתי מעריכה, על יסוד הראיות, לו נדרשתי לכך, בשיעור של 10%.

מכל מקום, אינני רואה צורך להרחיב בסוגיה דנן, שעה שקבעתי כי המדובר בתאונת דרכים והדיון בענין זה הינו כאמור תיאורטי ולמעלה מן הדרוש.

אחריות נתבע 2-נהג המשאית

15.

גם בנושא זה - מבלי להיכנס לדיון מעמיק בשאלת אחריותו של נתבע 2 לתאונה, ולמעלה מן הדרוש (שכן קבעתי כאמור כי מדובר ב"תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק הפלתי"ד), אציין כי לו היתה התוצאה אליה הגעתי אחרת, ולו נדרשתי להכריע בכך, הייתי קובעת כי ככל הנראה - נהג המשאית לא עשה די על מנת למנוע את התאונה.

הנייל אמנם הדריך את התובע "איפה לעמוד ומה לעשות כדי לשמור על עצמו" (עמ' 19, שוי' 27-28) אך התרשמותי כי סמך יותר על המידה על נסיונו של התובע בביצוע העבודה (עמ' 19, שוי' 22-23) ולכן ייתכן כי הקל ראש בנקיטת אמצעי זהירות מצדו (עמ' 20, שוי' 33-34). פרט לכך, בטרם נהג המשאית הפעיל את המנוף, וספק בעיני אם ראה את התובע ויודא את מיקומו של התובע ביחס למנוף, הגם שהעיד כי התובע היה "בקו העין" שלו (עמ' 21, שוי' 19), וכי שדה ראייתו "לא ממש מוגבלי" (עמ' 23, שוי' 20).

יחד עם זאת, יש לזכור כי נהג המשאית אינו מעבידו של התובע אלא קבלן עצמאי שנשכר על ידי הנתבעת לביצוע עבודת פריקת המטען.

נראה לי, כי את השאלה האם קיימת חובת זהירות בין קבלן עצמאי לעובד של המזמין, ובמידה וכן, מהי תוכן אותה חובה, ניתן בשלב זה להשאיר בצריך עיון, לנוכח המסקנה אליה הגעתי כי האירוע מהווה "תאונת דרכים".



בית משפט השלום בראשון לציון

20 דצמבר 2009

ת"א 07-3477 מסיקה ואח' נ' א. דיגמי יבוא ואח'

16. סעיף 3 (א) לפקודת ביטוח רכב מנועי (נוסח חדש) תש"ל - 1970

לטענת נתבע 2, מקום בו נקבע כי אירוע פלוני אינו מהווה תאונת דרכים, ניתן לחייב את מבטחת המשאית מכח סעיף 3 (א) לפקודת ביטוח רכב מנועי לפיו, הפוליסה מבטחת פרט לחבות לפי חוק הפיצויים, גם "מפני חבות אחרת שהם עשויים לחוב בשל נזק גוף שנגרם לאדם על ידי השימוש ברכב מנועי או עקב השימוש בו".

אמנם הגעתי לכלל מסקנה כי האירוע מהווה "תאונת דרכים" ולכאורה מתייטר הצורך לדון בטענה זו. למעלה מן הצורך, ומכיוון שגם ב"כ מבטחת המשאית התייחס לכך בסיכומיו, אביע את עמדתי בענין.

אומר מיד, כי אילו הייתי מגיעה למסקנה שהאירוע הנדון אינו בבחינת תאונת דרכים, אזי, על פי הפסיקה, לא ניתן לחייב את המבטחת מכח הסעיף האמור לעיל.

בענין זה מקובלת עלי טענת ב"כ הנתבעת 3 בסיכומיו. בת.א. 1614/00 **נביל מחמוד חטיב נ. חטיב סנא**, נפסק כי: "משנקבע בהחלטה שאירוע התאונה לא מהווה "שימוש ברכב מנועי" על פי ההגדרה הבסיסית... פשוטו של מקרא כי לא נתמלאה הדרישה ל "שימוש ברכב מנועי" לצורך אותה "חבות אחרת" בסעיף 3 (א)(1) לפקודה. עמד על כך בית המשפט בע"א 3999/97 **כהן נ. צור שמיר חברה לביטוח בע"מ** פד"י נ"ג (4) 651, 655-656: ...אם נקבע כי התאונה אינה תוצאה של שימוש ברכב מנועי, אין תחולה לכיסוי הביטוחי". פסק הדין ממשיך ומפרט את המקרים שאינם מהווים תאונת דרכים על פי חוק הפיצויים והנלכדים ברשתו של הסעיף, שהרי הסעיף לא קובע שהפוליסה מכסה רק אירוע המהווה תאונת דרכים.

מכיוון שעסקינן במקרה שלנו בתאונת דרכים והעיסוק בשאלה זו הינו, בשלב זה תיאורטי בלבד, אינני רואה צורך לפרטם, מעבר לאמור לעיל בעניין זה.

סיכום 17.

לאור כל האמור לעיל, אני קובעת כי האירוע נשוא התביעה מהווה "תאונת דרכים".

התוצאה הינה כי תביעתו של התובע נגד נתבעות 1 ו-4 ונגד נתבע 2 בעילה הנזיקית, נדחית.

בהתאם לכך, נדחית גם ההודעה לצד ג' שהגיש נתבע 2 נגד נתבעת 1 ומבטחתה.

הנתבעת 3 תישא בהוצאות משפט של הנתבעות 1 ו-4 וכן שכ"ט עו"ד + מע"מ - כחוק בסך של 4,000 ₪ בתוספת מע"מ כחוק, לכל אחת מהן.

בנסיבות העניין, ולמרות שההודעה לצד שלישי נדחית, משפך בעיני אם מלכתחילה היה לה מקום, איני רואה להטיל הוצאות נוספות לטובת הצד השלישי, מעבר לאלה שנפסקו לטובתו במסגרת התביעה העיקרית.

'צורך המשך הדיון'

זביעה כנגד הנתבעים 2 ו-3 תמשיך להתנהל בעילה על פי חוק הפיצויים.

יל והתובע נבדק על ידי וע"ר של המוסד לביטוח לאומי לשם קביעת נכותו בגין התאונה, שלפנינו קביעה מחייבת על פי דין.



בית משפט השלום בראשון לציון

20 דצמבר 2009

ת"א 3477-07 מסיקה ואח' נ' א. דיגמי יבוא ואח'

20. הצדדים הגישו תחשיבי נזק. בזמנו- ניתנה הצעה שלא על פי הפרמטרים המתאימים לתביעה המתנהלת על פי חוק הפלתי"ד בלבד. לאור תוצאות פסק הדין החלקי, יגישו התובע והנתבעים 2,3 עדכון מפורט לתחשיבים, על פי עילה לפי חוק הפיצויים, כולל אסמכתאות-הן לעניין הנזקים הנטענים והן לעניין הניכויים הנטענים, על פי לוי"ז כדלקמן:

התובע – בתוך 30 יום מהיום;
הנתבעים 2,3 – בתוך 60 יום מהיום.

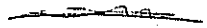
התיק ירשם ביומני לת.פ. ביום 22/2/10, לשם בחינת תחשיבי הצדדים ומשלוח הצעה בדואר.

ככל שהתיק לא יסתיים בפשרה לפני כן, תתקיים ישיבת קדם משפט מורחבת ואחרונה ביום 25/5/10 בשעה 13:00, בפני, בבית משפט השלום בפתח-תקווה. לישיבה זו יצטיידו הצדדים מראש בסמכויות מלאות לכל דבר וענין.

המזכירות תואיל ליתן לתיק מספר חדש, של בית משפט השלום בפתח-תקווה, לצורך המשך הדיון בפני, תיידע את הצדדים ותעדכן את יומני.

כן תואיל **המזכירות** לשלוח את העתק פסק- הדין לבי"כ הצדדים.

ניתנה היום, ג' טבת תשי"ע, 20 דצמבר 2009, בהעדר הצדדים.


ריבה שרון, שופטת

הוקלד על ידי