

**בית משפט השלום בתל אביב - יפו**

11.9.11

ת"א 55162-07 קראפ נ' שחר יסעור בע"מ ואח'

בפני כב' השופטת בלהה טולקובסקי  
תובע אלכס קראפ  
ע"י ב"כ עו"ד ש. אנושי

נגד

נתבעות 1. שחר יסעור בע"מ  
2. הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ  
ע"י ב"כ עו"ד ע. כהן ואח'

נגד

צד ג' צים שירותי ספנות משולבים בע"מ  
ע"י ב"כ עו"ד ש. פרידמן ואח'

נגד

צדדי ד' 1. שחר יסעור בע"מ  
2. הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ  
ע"י ב"כ עו"ד ע. כהן ואח'

**פסק דין****מבוא**

1. תביעה לפיצויים בגין נזקי גוף.
2. התובע, יליד 9.6.63, נפגע בתאונת עבודה שארעה ביום 30.4.06, בעת שניסה לרדת בסולם, מהמפלס העליון למפלס התחתון של האוניה "מומבסה סטאר" (להלן: "האוניה"). התובע החליק מהסולם, נפל מגובה ונפגע באגן ובקרוסול רגל ימין.
3. הנתבעת מס' 1 (להלן: "הנתבעת"), חברה העוסקת במתן שירותי קשירה והתרה של מטענים באוניות, העסיקה את התובע, כפועל כללי בעבודות פריקה וטעינה של אוניות. הנתבעת מס' 2, ביטחה את אחריותה של הנתבעת, בביטוח חבות מעבידים (להלן תקראנה ביחד: "הנתבעות").
4. הנתבעות שלחו הודעת צד ג', כנגד צים שירותי ספנות משולבים בע"מ (להלן: "צים"), אשר על פי הנטען הייתה החוכרת, המחזיקה והמפעילה של האוניה בה ארעה התאונה.

5. צים שלחה הודעת צד ד' כנגד הנתבעות בטענה לקיומה של חובת שיפוי חוזית, מכח ההסכם שנחתם בין הנתבעת לבין מ. דיזינגוף ושות' בע"מ (להלן: "דיזינגוף"), אשר שימשה כסוכנת של צים.

6. הצדדים חלוקים בשאלת נסיבות ארוע התאונה, בשאלת האחריות ובשאלת גובה הנזק.

#### נסיבות ארוע התאונה ושאלת האחריות

7. התובע תאר בתצהירו את נסיבות ארוע התאונה, כדלקמן: "ביום 30.4.06, בשעות הבוקר המוקדמות, בתחילת המשמרת... בזמן שרציתי לרדת במדרגות ו/או הסולם... הממוקמות בתוך אונייה... נפלתי מגובה של כ- 8 מטרים... נפלתי בתחילת ירידתי מהסולם כאשר ביקשתי לעבור מהמפלס העליון למפלס התחתון, מעבר זה הינו מסוכן היות והסולם אינו רציף ואין קשר עין בין הסולם התחתון לבין מי שעומד במפלס העליון... התאונה ארעה שעה שהחזקתי ביד אחת את המעקה העליון וביד השנייה חיפשתי את הסולם, באותו זמן רגל אחת (כך במקור - ב.ט) שלי היתה על שלב הסולם ורגל שנייה באוויר, לפתע החלקתי על שלב הסולם ונפלתי למטה" (סעיפים 8-10 לתצהיר התובע, ת/7).

8. התובע אישר בחקירתו הנגדית כי עבד אצל הנתבעת, שנים רבות (משנת 1992 ועד שנת 1995 ומשנת 1998 עד ארוע התאונה) וכי עבד על האוניה בה ארעה התאונה, לסירוגין, במשך כשמונה שנים, כך שהכיר אותה "מצויין" (עמ' 19-20 לפרוטוקול). התובע הוסיף והעיד כי הסולם המעורב בתאונה הינו סולם המקובע לקיר האוניה וכי אין רצף במעבר בין הסיפון העליון לסולם ואין קשר עין המאפשר לראות את שלבי הסולם, וכדבריו: "יש כמו לופ. אתה מחזיק בידיים עם זה ואחכ אתה צריך להכנס בלוק ומתחת יש מדרגות כזה בקיר אני שם את הידיים על המעקה ואת הרגליים בפנים. אני לא רואה את המדרגות בגלל הבונקר, אני רק מרגיש את המדרגות

ש. העיניים שלך מופנות למטה?

ת. לא. אני מחפש מדרגות, מרגיש ברגל, מסתכל איפה פנים שלי איך אני יכול לראות בלוק מה למטה אם אני מחזיק ידיים. אני שם רגל במדרגה ואתה לא יכול לשים טוב כי זה סולם שקרוב מאוד לקיר. אתה יכול לשים קצת מהרגל. רציתי להעביר את היד ולרדת עוד למטה והרגל שלי הלכה למטה. כשהרגל שלי הלכה למטה, שמתי את הרגל, רציתי לשים את הרגל השנייה והיד שלי הלכה מלמעלה ואז אני נפלתי.

ש. את הרגל השנייה לא שמת במדרגה היא הייתה באוויר

ת. רציתי לשים במדרגה אבל לא מצאתי ונפלתי" (עמ' 21 לפרוטוקול).

התובע הוסיף והעיד כי אינו יודע אם הבעיה נעוצה בסולם אך ציין כי הסולם היה עם שמן וכף רגלו לא עמדה בביטחה, על שלבי הסולם, וכדבריו: "הכל היה עם שמן. אני לא יודע אם הבעיה בסולם. אני שמתי רגל בסולם ולא רואים כלום כי אתה נכנס בחור קטן. רציתי לשחרר יד אחת והרגל בגלל שאין מקום שם החליקה לי.. הרגל היתה קצת היא נכנסת במדרגה אבל לא עד הסוף..." (עמ' 22 לפרוטוקול).

9. כן העידו מטעם התובע, מר נאום לדז'ינסקי (להלן: "לדז'ינסקי"), אשר עבד עם התובע והיה עד לתאונה ומר שי שטרופר, ממונה בטיחות בנמל אילת (להלן: "שטרופר"), אשר ביצע חקירה ראשונית של נסיבות ארוע התאונה.
10. לדז'ינסקי ציין בתצהירו, ת/5 כי בעת ארוע התאונה עמד על הסיפון העליון של האוניה, ליד הסולם, ראה את פלג גופו העליון של התובע אשר באותה עת, ירד בסולם ולפתע נפל. לדז'ינסקי אישר בחקירתו הנגדית כי העליה והירידה בסולמות האוניה, נעשתה כדבר שבשגרה במהלך העבודה על האוניה אשר היתה מוכרת לו ולתובע, משנות עבודה רבות (עמ' 14-15 לפרוטוקול).
- לדז'ינסקי נשאל לגבי צורת הסולם והעיד כי "יש סולמות אחרים שזה לא קרוב או שיש מאחור מגן שמונע מליפול אחורה" (עמ' 16 לפרוטוקול).
11. שטרופר העיד כי ביום ארוע התאונה, ביצע חקירה ראשונית, צילם את מקום התאונה וגבה עדות מלדז'ינסקי ומהקפטן של האוניה. שטרופר ציין כי מדובר באוניה ישנה מאוד ובסולם ששלבו עשויים ברזל יצוק. במהלך החקירה צילם שטרופר את כפפות העבודה של התובע, אותן מצא מלאות בשמן ובגריז יבש (עמ' 3 לפרוטוקול) והעיד כי: "בדרך כלל תאונה נגרמת ממספר גורמים ולא דווקא מגורם אחד לעניות דעתי מצב הכפפות הרעוע הוא אחד הגורמים, לאו דווקא העקרי, אחד הגורמים שגרמו לתאונה" (עמ' 6 לפרוטוקול).
- בדו"ח החקירה הראשוני שנערך על ידו, ת/2, ציין שטרופר: "התאונה ארעה עקב חוסר תשומת לב של העובד בירידה בסולם ובשילוב של כפפות עבודה משומשות וספוגות בשאריות שמן וגריז יבש".
- שטרופר נשאל לגבי המצאות שמן על הסולם והשיב: "אני בדקתי ולא היה שמן ולא היה גריז על הסולם" (עמ' 3 לפרוטוקול). אשר למבנה הסולם ציין שטרופר בעדותו כי הסולמות באוניות, נראים די דומים וכי: "... בדרך כלל הסולמות אותו דבר" (עמ' 3 לפרוטוקול).
12. התובע טוען כי הסולם בו עשה שימוש בעת ארוע התאונה, אינו תיקני ואינו בטיחותי וכי הנתבעת לא סיפקה לו ציוד בטיחות כנדרש ולא נתנה לו הדרכה מתאימה באשר לירידה בסולם והסיכונים הכרוכים בה. אדון בכל אחת מהטענות בנפרד. תחילה תידון שאלת תקינות הסולם והתאמתו לתקני הבטיחות ולאחר מכן תידון שאלת אחריות הנתבעת, כמעסיקתו של התובע, לקביעת שיטת עבודה בטוחה ואספקת אמצעי זהירות נאותים.
- בטיחות הסולם**
13. בתמיכה לטענתו בדבר אי בטיחות הסולם, הוגשה מטעם התובע, חוות דעתו של ד"ר אלעזר איל-ביקלס (להלן: "ד"ר ביקלס"), ת/4. ד"ר ביקלס ציין בחוות דעתו כי הסולם אינו עומד בתקני הבטיחות הנדרשים שכן המרווח בין שלביו, גדול ומסוכן, אין מאחז יד במעבר מפתח הסיפון העליון לסולם ומידת שטח השלבים, קטנה ביותר ונופלת מהמידה הנדרשת של 11.5 ס"מ כקביעת [תקנות הבטיחות בעבודה](#) (נמלים ואוניות בנמלים) 1947. ד"ר ביקלס הוסיף

וציין כי התקנת "כלוב הגנת גב", היתה מספקת הגנה כנגד נפילה ובסבירות גבוהה היתה מונעת את התאונה.

ד"ר ביקלס הודה בחקירתו הנגדית כי ידוע לו שיש אמנות בינלאומיות, הקובעות תקנים לגבי סולמות באוניות וכי לא בדק אם הסולם הנדון, עומד בדרישות התקן על פי האמנות הבינלאומיות האמורות (עמ' 10 לפרוטוקול).

14. מנגד, הוגשה מטעם צים, חוות דעתו של ד"ר דן חושי (להלן: "ד"ר חושי"), מומחה להנדסת אוניות. ד"ר חושי ציין כי האוניה, נבנתה בשנת 1979, ביפן. ד"ר חושי פרט בחוות דעתו את מידות הסולם, על פי תכניות האוניה וציין כי על סולמות באוניות, כמו על כל מבנה האוניה, חלות תקנות שהותקנו על ידי ארגון הספנות הבינלאומי (IMO) וכי מידותיו של הסולם לרבות רוחב השלבים, שטח המדרגה והרווח בין המדרגה לקיר, ממלאים אחרי דרישות IMO והתקנות שהותקנו על ידו.

15. לאחר ששבתי ועיינתי בחוות דעת המומחים ועדויותיהם, ראיתי להעדיף חוות דעתו של ד"ר חושי על פני חוות דעתו של ד"ר ביקלס.

יצוין כי שני המומחים לא בדקו את הסולם עצמו ולא ביקרו באוניה, שכן בתום כעשרים שנות שירות, האוניה נמכרה והוצאה מן השרות.

ד"ר ביקלס הסתמך בחוות דעתו על תמונות הסולם ומכתב של ד"ר חושי, ת/8, על פיו גובה המחסן הינו 6.50 מ'. על בסיס נתונים אלה, חישב ד"ר ביקלס את המרווחים בין שלבי הסולם (על פי חלוקת מספר השלבים בגובה הסולם).

ד"ר חושי הסביר בחוות דעתו ובעדותו כי הנתונים שנרשמו במכתבו, ת/8, שגויים שכן משהסתבר כי התאונה ארעה במחסן הביניים מס' 1, הרי שבהתאם לתכנית הכללית של האוניה, גובה הסיפון במחסן המדובר, הינו 4.90 מ'. בהתחשב במידת גובה זו, הרי שהמרחק בין שישה עשר שלבי הסולם, הינו 30 ס"מ, בהתאם לתקן הנדרש לגבי סולמות באוניות. בנסיבות אלה, היות שהמידות והגבהים המפורטים בחוות דעת ד"ר חושי, מתבססים על תכניות האוניה, ראיתי לקבל את הנתונים המפורטים בחוות דעתו של ד"ר חושי. כפועל יוצא מכך, ראיתי לקבל מסקנתו של ד"ר חושי כי מבנה הסולם ומידותיו, עומדים בדרישות התקן החל על סולמות באוניות, כמפורט בתקנות שהותקנו על ידי ארגון הספנות הבינלאומי.

16. אני מתעלמת מכך שד"ר חושי, עבד, בעבר הרחוק, בצים וכי משך שנים רבות, עד עצם היום הזה, הינו מנכ"ל חברה פרטית המספקת שירותים לצים. יחד עם זאת, נוכח מומחיותו של ד"ר חושי, בהנדסת אוניות ובהיות חוות דעתו מבוססת על תכניות האוניה, ראיתי לעדיפה על פני חוות דעתו של ד"ר ביקלס אשר הודה בחקירתו הנגדית כי לא בדק אם הסולם עומד בתקנים שנקבעו על פי האמנות הבינלאומיות בעניין סולמות באוניות (עמ' 10 לפרוטוקול). יתרה מכך, כל נתוני המדידה עליהם הסתמך ד"ר ביקלס בחוות דעתו, מבוססים על מכתבו של ד"ר חושי, ת/8. משהסתבר כי הנתונים המפורטים במכתב זה, אינם נכונים ואינם תואמים את תכניות האוניה, הרי שנשמט הבסיס העומד ביסוד מידותיו ומסקנותיו של ד"ר ביקלס בחוות דעתו.

17. טעם נוסף להעדפת חוות דעתו של ד"ר חושי, בדבר תקינות הסולם והתאמתו לתקנים לגבי סולמות באוניות, ניתן למצוא בעדותו של שטורצר המשמש כממונה בטיחות, בנמל אילת. שטורצר לא ציין בדו"ח החקירה הראשוני שנערך על ידו, כל פגם בסולם ובעדותו ציין כי הסולמות באוניות די דומים ו"בדרך כלל הסולמות אותו דבר" (עמ' 3 לפרוטוקול). יתרה מכך, יש לציין כי הנתבעות, שולחות ההודעה לצד ג', אינן טוענות לאי תקינות של הסולם ואף מבקשות בסיכומיהן לאמץ את חוות דעתו של ד"ר חושי. העדים מטעם הנתבעות; יגאל אברהם, מנהל התפעול של הנתבעת ועמי ברוש, מנהל הנתבעת, ציינו בתצהיריהם כי מדובר בסולם סטנדרטי, כמוהו נמצא בכל אוניות המשא וכי הסולם היה תקין וללא פגם (סעיף 14 לתצהיר יגאל אברהם, נ/1, וסעיף 26 לתצהיר עמי ברוש, נ/2), וכדברי יגאל אברהם בעדותו: "... אני לא יודע מה המרחק בין השלב של הסולם לבין הקיר. יש את זה בכל האוניות שאני מכיר ב- 35 שנה האחרונות. זה אותו סולם" (עמ' 37 לפרוטוקול). עמי ברוש ציין בעדותו: "זה סולם לא מסוכן. אנחנו כל הזמן עובדים בו. זה בסולם שאיתו יורדים ועולים לתוך המחסנים. אם זה היה מסוכן, היה פה קצין בטיחות אחראי על הבטיחות מטעם רשות הנמלים ועוצר את העבודה. לא הזהרנו את אלכס (התובע - ב.ט.) בדבר הסכנות שצפויות בסולם כי הוא לא מסוכן מבחינתנו כי אף אחד לא הזהיר אותנו שהוא מסוכן. לעלות על אוניה זה דבר מסוכן" (עמ' 41 לפרוטוקול).

18. סופו של יום, מדובר בסולם אשר על פי חוות דעת ד"ר חושי, מתנשא לגובה של 4.80 מ' והינו עשוי שלבי ברזל יצוק המקובעים לקיר האוניה. בנסיבות אלה, נוכח גובהו של הסולם, הרי שמטבע הדברים, כרוכה בשימוש בו סכנה לנפילה. יחד עם זאת, לא הוכח כי הסולם אינו עומד בתקנים שנקבעו לגבי סולמות באוניות. כן לא הוכח כי נמצא בסולם פגם כלשהו שגרם לנפילת התובע. עדותו של התובע, בדבר היות הסולם מלוכלך בשמן, נותרה בגדר עדות יחידה של בעל דין. בהקשר זה יצויין כי לדז'ינסקי, העיד בחקירה נגדית כי התובע הוא שאמר לו כי הוא חושב שנפל בגלל שמן או גריז שהיו על הסולם ואילו שטורצר, ממונה הבטיחות בנמל אילת, שהינו עד ניטראלי, העיד כי בדק את הסולם, בסמוך לאחר התאונה ולא מצא שמן או גריז על הסולם (עמ' 3 לפרוטוקול). בנסיבות אלה, ראיתי לקבוע כי הטענה בדבר אי תקינות הסולם ואי התאמתו לדרישות התקן או בדבר פגם כלשהו בסולם, לא הוכחה.

#### שיטת העבודה ואחריות הנתבעת כמעביד

19. שונה מסקנתי לגבי שיטת העבודה שהונהגה על ידי הנתבעת.

20. הלכה היא כי מעביד חב כלפי עובדו, חובת זהירות רחבה לרבות חובה להנהיג שיטת עבודה בטוחה, להדריך את העובד בכל הנוגע לשיטת העבודה, הסיכונים הטמונים בה וכללי הזהירות הנדרשים ולפקח על ביצועה הנאות של העבודה תוך ישום הוראות הבטיחות, ראה לעניין זה: [ע"א 663/88 שריזיאן נ' לבידי אשקלון בע"מ, פ"ד מז \(3\) 225, ע"א 371/90 סובחי](#)

נ' רכבת ישראל, פ"ד מז (3) 345 וע"א 655/80 מפעלי קירור בצפון בע"מ נ' מרציאנו, פ"ד לו (2) 592.

21. בנסיבות העניין, מקובלת עלי טענת הנתבעות כי בהיותו של התובע עובד ותיק אשר עבד שנים רבות על האוניה בה ארעה התאונה וירד ועלה באותם סולמות, פעמים רבות, לא היה צורך להזהיר את התובע מפני סכנת החלקה או נפילה מסולם שהרי כל אדם בר דעת המכיר את מבנה האוניה בכלל ואת מבנה הסולם בפרט, מבין כי בעצם השימוש בסולם, כרוכה סכנת נפילה.

22. אשר לציוד הבטיחות ואמצעי המגן שסופקו לתובע, אין בידי לקבל הטענה כי הנתבעת התרשלה בכך שכפפות העבודה של התובע, נמצאו משומנות ומכוסות גריז יבש. טענה זו, לא נטענה בכתב התביעה והינה בגדר הרחבת חזית אסורה. זאת ועוד, התובע לא טען בתצהירו כי נפילתו ארעה כתוצאה משימוש בכפפות משומנות או ישנות ובעדותו בחקירה נגדית אף ציין כי "אני לוקח כפפות, אני חושב שהיו חדשות" (עמ' 21 לפרוטוקול).

23. יחד עם זאת, סבורה אני כי בנסיבות העניין הנתבעת התרשלה והפרה את חובת הזהירות, המוטלת עליה כלפי התובע בכך שלא דאגה לספק לעובדיה אמצעי זהירות מתאימים לעבודה בגובה. מדובר בירידה בסולם גבוה, המתנשא לגובה של 4.80 מ', כאשר אין רצף בין מאחזי היד המצוי על גבי הסיפון העליון, למאחזי היד שלצד הסולם עצמו (המוט האנכי של הסולם או השלב עצמו) וכאשר שלבי הסולם צרים יחסית ואין כלוב גב המגן מפני נפילה. בנסיבות אלה, כאשר העובדים נדרשו לעשות שימוש בסולם, מספר פעמים ביום, היה על הנתבעת, לדאוג לספק לעובדיה אמצעי הגנה מפני נפילה מגובה, כגון חבלי קשירה או רתמות בטיחות.

מדובר באמצעי בטיחות זול ופשוט יחסית, המנטרל את הסיכון הכרוך בשימוש בסולם גבוה, בסביבת עבודה בה יש שמן וגריז. בנסיבות אלה, נוכח הסיכון לנפילה, הכרוך בעצם השימוש בסולם גבוה, היה מקום להתוות שיטת עבודה הלוקחת בחשבון את התממשות הסיכון, אם בשל חוסר תשומת לב רגעית או בשל איבוד שיווי משקל או החלקה בגין שמן וגריז ולהבטיח את שלומם ובטחונם של העובדים, היורדים בסולם, ברתמות בטיחות וחבלי קשירה, על מנת למנוע סיכון של נפילה מגובה רב, כפי שארע בענייננו.

בהקשר זה אציין כי הסתמכות הנתבעות על פסק הדין בעניין ע"א 8263/98 צים חברת השיט הישראלית בע"מ נ' בן מואל, פ"ד נה (3) 666, אינה יכולה להועיל להן בטענתן שכן שם דובר במדרגות, בעוד שבענייננו מדובר בסולם גבוה ללא מאחז יד רציף, המציב סכנה של נפילה מגובה ועל כן מחייב התייחסות מיוחדת ונקיטת אמצעי זהירות מתאימים להגנה מפני נפילה מגובה.

24. משהנתבעת לא נקטה באמצעי זהירות הנדרשים לצורך מניעת הסיכון הכרוך בשימוש בסולמות גבוהים דוגמת אלה המותקנים באוניה אשר אינם מוגנים במאחז יד רציף או

בכלוב גב, סבורה אני כי התרשלה והפרה את חובת הזהירות הקונקרטית המוטלת עליה כמעביד ולפיכך הינה אחראית להתרחשות התאונה.

### תרומת רשלנות

25. נטייתו של בית המשפט הינה שלא להחמיר עם עובד אשר נכשל בחוסר תשומת לב או בטעות, במהלך ולצורך ביצוע עבודתו. יחד עם זאת, מקום בו הוכחה רשלנות או הפרת הוראות שניתנו לעובד, תשקל הטלת תרומת רשלנות, ראה לעניין זה; [ע"א 655/80 הנ"ל](#) ו**ע"א 971/90 חרושת ברזל פתח תקווה נ' סמרי, פ"ד לו (4) 421 (1992)**. בענייננו, בהתחשב בכך שהתובע היה בעל נסיון רב בעבודה והכיר את האוניה ואת הסולם בו עשה שימוש בעת ארוע התאונה, נראה כי היה עליו לנקוט משנה זהירות בעת הירידה בסולם. בהתחשב בהלכה הפסוקה על פיה אין להקפיד עם עובד הנכשל בחוסר תשומת לב תוך כדי ביצוע העבודה שהוטלה עליו מחד ומאידך בהתחשב בכך שהיה על התובע להיות מודע לסיכון הכרוך בירידה בסולם ולנקוט זהירות יתרה בעת הירידה בסולם, ראיתי להעריך את תרומת רשלנותו של התובע בשיעור של 25%.

### ההודעות לצד ג' ולצד ד'

26. כפועל יוצא מקבלת חוות דעתו של ד"ר חושי, על פיה הסולם עומד בתקנים המקובלים לגבי סולמות באוניות, דין ההודעה לצד ג' כנגד צים, להדחות. משההודעה לצד ג' נדחת, הרי שגם דין ההודעה לצד ד' להדחות.

### גובה הנזק

27. כתוצאה מהתאונה, סבל התובע משבר באגן ושבר בעצם העקב. התובע תמך תביעתו בחוות דעתו של ד"ר אופנהיים אשר העריך את נכותו, בשיעור של 20%, בגין הגבלת תנועה במפרק הקרסול ו- 10% בגין הפגיעה במפרק הירך. מטעם הנתבעות הוגשה חוות דעתו של פרופ' אנגל אשר קבע נכות בשיעור 20%, בגין הפגיעה בקרסול.

28. נוכח הפערים בין חוות דעת המומחים מטעם הצדדים, מונה פרופ' סלעי כמומחה רפואי מטעם בית המשפט. פרופ' סלעי העריך את נכותו של התובע, בשיעור של 20%, בגין הגבלת תנועה עם כאבים במפרק קרסול ימין ובשיעור של 2.5% בגין מצב לאחר שבר בעצמות האגן, עם השפעה מזערית על כושר הפעולה הכללי והתנועות. פרופ' סלעי ציין בסיכום חוות דעתו כי הנכות בגין הפגיעה בקרסול, עשויה לקטון במידה והתובע יעבור בהצלחה ניתוח קיבוע סובטולרי.

29. פרופ' סלעי זומן לחקירה על חוות דעתו.

בעדותו התייחס פרופ' סלעי, לסיכויים והסיכונים הכרוכים בניתוח לרבות סיכונים להתרחשות סיבוכים ואי השגת איחוי והעריך את אחוזי ההצלחה של הניתוח בכ- 80%. פרופ' סלעי הוסיף וציין כי "... נדיר שממליצים על הניתוח, כטיפול ראשוני. הניתוח נועד לפתור בעיה של כאבים. מחיר אובדן הכאבים הוא הקיבוע. יש כלל באורטופדיה, במקום שאין תנועה, בדר"כ אין כאבים ולכן במפרקים כאבים בדר"כ הפתרונות שאנחנו משתמשים זה קיבוע שלהם" (עמ' 53 לפרוטוקול). פרופ' סלעי הוסיף וציין: "... אם אתה שואל אותי האם אני מתרשם שהאיש זקוק לניתוח הזה, התשובה היא לדעתי, כמו שאני התרשמתי מהבדיקה שלי, לא" (עמ' 54 לפרוטוקול). בנסיבות אלה, כאשר המומחה ציין במפורש בעדותו כי אינו ממליץ לתובע להינתח, אין להתחשב באפשרות של ביצוע ניתוח.

30. נכותו הרפואית של התובע הינה על כן, בשיעור של 22%.

#### הנכות התפקודית

31. לעניין הבחנה בין המושגים; "נכות רפואית", "נכות תפקודית" ו"שיעור הגריעה מכושר ההשתכרות", אין לי אלא לשוב ולהפנות לע"א 3049/93 גירוגיסאן נ' רמזי ואח', פ"ד נב (3) 792 (1995), שם נפסק מפי כב' השופט (כתוארו אז), אור כי המושג "נכות תפקודית", בא לבטא את מידת הפגיעה בכושר התפקוד, כתוצאה מהנכות הרפואית, וכדבריו: "בדרך כלל, הנכות הרפואית משקפת אל נכון גם את מידת הפגיעה בכושר התפקוד. כך, למשל, נכות רפואית בשיעור 20% עקב פגיעה בתחום האורטופדי - כמו פגיעה ביכולת התפקוד של יד או רגל - תשקף, בדרך כלל, גם את שיעור הנכות התפקודית. הנפגע מוגבל בתנועותיו ובכושר פעילותו עקב אותה נכות, ושיעור הנכות הרפואית אשר נקבע לו משקף גם את שיעור נכות התפקודית. אך לא תמיד כך. לעיתים, הנכות התפקודית... אינה זהה לנכות הרפואית... רצוי שנדבר בפסקי דין בשפה אחת. וכשמזכירים "נכות תפקודית" כוונת האמירה תהיה אחת, דהיינו מידת ההשפעה של הנכות על התפקוד בדרך כלל. למידת השפעתה על כושר השתכרותו של התובע המסוים יינתן ביטוי. אך זה לא ייכלל במסגרת המונח "נכות תפקודית" (שם בעמ' 800 - 799).

32. נכותו של התובע הינה נכות אורטופדית שהינה מעצם טיבה וטבעה, נכות תפקודית, במיוחד כשמדובר בתובע אשר עבד בעבודות פיזיות קשות וכיום הינו מוגבל בביצוע עבודות הדורשות עמידה והליכה ממושכים. את שיעור הנכות התפקודית, ראיתי להעריך בהתאמה לשיעור הנכות הרפואית. אשר להשפעת הנכות על עבודתו והשתכרותו של התובע, הרי ששאלה זו תידון, ביחס לתקופות השונות, בהתחשב במכלול הראיות שהובאו בעניין עבודתו והשתכרותו של התובע.

#### הפסדי השתכרות

33. התובע עבד בשרות הנתבעת, מאז עלייתו ארצה, בשנת 1992 ועד שנת 1995 אז נסע לקנדה ושהה שם עד שנת 1998. כשחזר לארץ, בשנת 1998, חזר התובע לעבוד בשרות הנתבעת והמשיך בעבודתו, עד ארוע התאונה.

34. התאונה ארעה ב- 30.4.06. על פי תלוש השכר לחודש דצמבר 2005, שכרו המצטבר של התובע בשנת 2005, הסתכם בסך של 79,388 ₪, דהיינו סך ממוצע של כ- 6,615 ₪ לחודש, המסתכמים בשערוך להיום בסך של 7,900 ₪.
35. התובע ציין בתצהירו כי מאז התאונה ועד לחודש ספטמבר 2007, משך 16 חודשים, לא עבד. פרופ' סלעי, קבע בחוות דעתו תקופת אי כושר של שלושה חודשים ונכות זמנית בשיעור של 50% לשלושה חודשים נוספים.
36. סביר בעיני כי לא זו בלבד שהתובע לא יכול היה לשוב ולהשתלב בעבודה, בתקופה לגביה נקבעו 50% נכות זמנית אלא שבנסיבות העניין, כשמדובר בתובע שעבד משך שנים רבות, בפריקת וטעינת אוניות שהינה עבודה פיזית קשה, נדרשה תקופת שיקום והסתגלות על מנת למצוא מקום עבודה חדש המתאים לנכותו ומגבלותיו של התובע. בנסיבות אלה, ראיתי לפסוק פיצוי בגין הפסד השתכרות מלא, למשך עשרה חודשים לאחר התאונה. הפיצוי בגין הפסד השתכרות, מיום התאונה ועד ליום 30.4.07, מסתכם על כן בסך של 79,000 ₪ (7,900 X 10) ובצרוף ריבית מאמצע התקופה (1.10.07), סך של 86,430 ₪.
37. לגבי התקופה שמיום 1.3.07 ועד ליום 1.9.07, מועד תחילת עבודתו של התובע, יפסק פיצוי על בסיס השכר ונכות תפקודית בשיעור של 22%. הפיצוי בגין תקופה זו, מסתכם בסך של 10,428 ₪ (6 X 0.22 X 7,900), ובצרוף ריבית מאמצע התקופה (1.6.07), סך של 11,538 ₪.
38. ביום 1.9.07, החל התובע לעבוד כאיש אחזקה, במלון עדי אילת בע"מ. מתלושי השכר שצורפו לתצהירו של התובע, עולה כי השכר הממוצע, בשנת 2007 (חודשים ספטמבר-דצמבר), עמד על סך של כ- 6,838 ₪ לחודש. השכר הממוצע, בשנת 2008, עמד על סך של 6,347 ₪ לחודש (השכר האמור חושב על פי נתוני השכר המצטברים בתלושי השכר לחודשים דצמבר 2007 ו- 2008 ובהתחשב בכל רכיבי השכר). לגבי השנים 2009 ו- 2010, לא הוגשו תלושי שכר כך שיש להניח ששכרו של התובע בוודאי לא ירד ויתכן שאפילו עלה. השוואת שכרו הממוצע של התובע בשנת 2005 (סך נומינלי של 6,615 ₪ לחודש), לשכרו בעבודתו כאיש אחזקה במלון עדי בשנים 2007 ו- 2008 (סך נומינלי של 6,445 ₪ בממוצע ל- 15 חודשים), מלמד כי לא חלה ירידה משמעותית בשכרו של התובע, בתקופה שלאחר התאונה ובוודאי שאין מדובר בירידה בשכר, בגבולות שיעור הנכות הרפואית-תפקודית וכאמור משלא הוצגו נתונים, לגבי השנים 2009 ו- 2010, הדעת נותנת כי אין הפסדים של ממש.

39. בנסיבות אלה, ראיתי לפסוק את הפיצוי בגין הפסדי השתכרות בעבר והפסד כושר השתכרות בעתיד, עד הגיע התובע לגיל 67, על דרך הערכה גלובלית. בהתחשב בגילו של התובע, עיסוקו בעבודה פיזית קשה עובר לתאונה ועבודתו כאיש אחזקה מאז התאונה ועד היום ובהתחשב בשכרו עובר לתאונה ולאחריה, ראיתי להעריך את הפיצוי בגין הפסדי השתכרות, בעבר ובעתיד, כולל הפסד הפרשות לפנסיה ותנאים סוציאליים, בסך גלובלי של 170,000 ₪.
40. הפיצוי בגין הפסדי השתכרות, בעבר ובעתיד, כולל הפסד הפרשות לרכישת תנאים סוציאליים ופנסיה, מסתכם בסך של 267,968 ₪.

#### עזרת צד ג'

41. התובע עתר לפסיקת פיצוי בגין עזרת צד ג', בעבר ובעתיד. התובע ציין בתצהירו כי בתקופת אי הכושר שלאחר התאונה, נזקק לעזרת אשתו וכי מאז התאונה, הינו מתקשה בביצוע עבודות במשק הבית. מקובל עלי כי התובע נזקק לעזרה יתרה של אשתו, בתקופת אי הכושר וההחלמה שלאחר התאונה. יחד עם זאת, לא הוכח כי לאשת התובע נגרם הפסד השתכרות, בשל הצורך לסעוד את התובע. כן לא הוכח כי התובע נדרש להוצאה כלשהי בגין העסקת עזרה במשק הבית, מאז התאונה ועד היום. בנסיבות אלה, ראיתי להעריך את הפיצוי בגין עזרת הזולת בתקופת אי הכושר שלאחר התאונה וכן פיצוי מסוים בגין עזרת הזולת שהתובע עלול להיזקק לה בעתיד, בהגיעו לגיל מבוגר, בסכום גלובלי של 25,000 ₪.

#### הוצאות רפואיות

42. התובע עתר לפסיקת פיצוי בגין הוצאות לרבות הוצאות רפואיות והוצאות נסיעה, בעבר ובעתיד. אשר להוצאות רפואיות, כאמור בהלכה שנפסקה בע"א 5557/95 סהר חברה לביטוח בע"מ נ' אלחדד, פ"ד נא (2) 724, התובע זכאי לקבל את הטיפול הרפואי הנדרש לו, במסגרת קופת החולים בה הוא חבר ומכח הוראות חוק ביטוח בריאות ממלכתי, התשנ"ד-1994. יתרה מכך, התאונה הוכרה על ידי המל"ל, כתאונת עבודה, לפיכך התובע זכאי להחזר הוצאות רפואיות והוצאות נסיעה לטיפולים רפואיים מכח תקנות הביטוח הלאומי (מתן טיפול רפואי לנפגעי עבודה), התשכ"ח-1968. יחד עם זאת, בהתחשב בהוצאות מסוימות בגין תשלום דמי השתתפות לצורך קבלת טיפול רפואי ורכישת תרופות מעבר להחזרי המל"ל, ראיתי לפסוק פיצוי גלובלי, בסך של 3,000 ₪, בגין ראש נזק זה.

#### הוצאות נסיעה

43. סביר בעיני כי עקב הפגיעה בקרסול, התובע נדרש בעיקר בתקופת אי הכושר וההחלמה לאחר התאונה וכן עלול להידרש בעתיד, במיוחד בגיל מבוגר, להוצאות ניידות יתרות אשר את הפיצוי בגין, ראיתי להעריך בסכום גלובלי של 25,000 ₪.

#### כאב וסבל

44. בנסיבות העניין, בהתחשב במהות הפגיעה והנכות, ראיתי להעריך את הפיצוי בגין כאב וסבל, בסך של 130,000 ₪.

#### סיכום וניכויים

45. סכום הפיצויים כפי שנפסק לעיל, מסתכם בסך של 450,968 ₪ ולאחר ניכוי תרומת רשלנותו של התובע, בשיעור של 25%, מסתכם סכום הפיצויים, בסך של 338,226 ₪.

46. מסכום הפיצויים, בסך של 338,226 ₪, יש לנכות את הסכומים שהתובע קיבל מהמל"ל, כמפורט בדו"ח פרוט התשלומים אשר צורף כנספח 2 לתיק המוצגים מטעם הנתבעת, בצרוף הפרשי הצמדה וריבית חוקית, ממועד כל תשלום ועד ליום פסק הדין (לעניין פסיקת ריבית על תגמולי המל"ל בעבר, ראה [ע"א 6129/04 טרטמן נ' הכשרת הישוב חברה לביטוח בע"מ](#) (לא פורסם, 5.12.05)).

47. על סכום הפיצויים, לאחר הפחתת תשלומי המל"ל, כאמור לעיל, יתווספו שכ"ט עו"ד בשיעור 23% וכן הוצאות המשפט, בצרוף הפרשי הצמדה וריבית חוקית ממועד ההוצאה ועד ליום פסק הדין.

הסכומים האמורים ישולמו תוך 30 יום מהיום, אחרת ישאו הפרשי הצמדה וריבית חוקית מהיום ועד מועד התשלום בפועל.

ההודעה לצד ג', נדחית.

ההודעה לצד ד', נדחית אף היא.

בנסיבות אלה, עקב דחיית ההודעה לצד ג' וההודעה לצד ד' - אין צו להוצאות בין הנתבעות והצדדים הרביעיים לבין צד ג'.

**המזכירות תמציא פסק הדין לב"כ הצדדים, בדואר רשום.**

**ניתן היום, י"ב אלול תשע"א, 11 ספטמבר 2011, בהעדר הצדדים.**

בלחה טולקובסקי 54678313-55162/07

קלדנית: כהן מיטל.

נוסח מסמך זה כפוף לשינויי ניסוח ועריכה

[בעניין עריכה ושינויים במסמכי פסיקה, חקיקה ועוד באתר נבו – הקש כאן](#)