

נעה פריצקר ו-3 אחי נגד משה פרידמן

בבית-המשפט העליון כבימ"ש לערעורים אזרחיים (10.7.53, 15.3.53, 13.2.53)

לפני השופטים אגרונט, אסף, זילברג

א

תאונה — פקודת הנזיקים האזרחיים, 1944, סעיפים 54, 55, 50 ו-255(ב), 55א (כפי שהוספו ב-1947), 54א, (2)50 — קיום שלוש התנאים לשם תחולתו של סעיף 54 הנ"ל: (1) אידיעת התובע (2) שליטת הנתבע על הרכוש הפוגע (3) נטיית כף המאזניים כלפי גירסת הרשלנות — הכלל

ב

res ipsa loquitur ומקומו ביוניקטורה האנגלית, תחילה כמכטימה משפטית ובאחרונה כציון מציאות מסוימת הידועה לכל — ההנחה כי הרעיון שבכלל הנ"ל תופס כאשר הרשלנות לכאורה ידועה, והמעשה אינו ידוע — הרשלנות כפונקציה של החובה — הגדרה של „בעל החובה“ שבסעיף (2)50 הנ"ל — ההוראה שבסעיף (2)50 לאור עקרונות המשפט המקובל האנגלי והתקדימים האנגליים

ג

ליים — חובת הזהירות של הנתבע כלפי הקרוב אשר כבר קויימה על ידו לפני קרות התאונה — חוסר הפרת חובה סטטוטורית במובנו של סעיף 55א הנ"ל, במקרה שלפנינו — תקנות התעבורה, (חא"י, פרק קכ"ח, ע' 2239), תקנות 111 (שהיא תקנה 19ג) לפי ספירת ספר ב' של „הספריה המשפטית“ בעריכת ד"ר א. גודליץ, 115 (שהיא תקנה 168 לפי ספירת „הספריה המשפטית“ הנ"ל) — תקדימים אנגליים — הפלוגתא שבין השופטים האנגליים אמקין ומק-

ד

קרדי בהקבלה לנוסח ההגדרה שבסעיף 55א לפקודת הנזיקים האזרחיים הנ"ל כפי שתוקן ב-1947 — חובת התובע להוכיח לא רק שהנתבע חב חובת זהירות, אלא גם שחב הוא אותה כלפי האדם שניזוק דווקא — המבחן של „חזות מראש“ (foreseeability) הגיונית להכרעת שתי הנשאלות הנ"ל — תקדימים אנגליים — רשלנות כעקרון שוטף (a fluid principle)

ה

קונקרטי שיש להתאימו לעובדות של המקרה המסויים — רעיון של קירוב (proximity) ביוניקטורה האנגלית כחלק מהמבחן שיש להטילו לשם קביעת הרשלנות — דעה שונה מהנ"ל על חובת זהירות של הנתבע כלפי קרבו התאונה, כאשר לאור המסיבות המיוחדות אשר במקרה שלפנינו לא חב הנתבע כל חובת זהירות כלפי הקרוב.

ו

פירוש סעיף 54 לפקודת הנזיקים האזרחיים, 1944.

דורון — בשם המערערים; ליפשיץ — בשם המשיב

ז

פסקי-דין אנגליים שהוזכרו:

[1] *Cristie v. Griggs*; (1809), 11 R.R. 666, 667.
[2] *Byrne v. Boadle*; (1863), 133 R.R. 761, 762, 764.

פסק-דין, כרך ז', תשי"ג/תשי"ד 1953 השופט זילברג

- [3] *Scott v. The London and St. Katherine Docks Co.*; (1865), 140 R.R. 627, 631.
- [4] *Kearney v. The London, Brighton, and South Coast Railway Co.*; (1870), L.R. 5 Q.B. 411, 413.
- [5] *Ballard v. North British Railway Co.*; (1923), S. C. H. L. 43, 53. א
- [6] *Easson v. London and North Eastern Railway Co.*; (1944), 1 K.B. 425.
- [7] *Donoghue v. Stevenson*; (1932), A.C. 562, 580, 581, 618.
- [8] *Le Lierre v. Gould*; (1893), 1 Q.B. 491.
- [9] *Bourhill v. Young*; (1942), 2 All E.R. 396, 401, 402, 406; (1943), A.C. 42, 104, 107. ב
- [10] *King and an. v. Phillips*; (1952), 2 All E.R. 459; (1953), 1 All E.R. 617.
- [11] *Phillips v. Britannia Hygienic Laundry Co.*; (1923), 1 K.B. 539, 547, 549, 550; (1923), 2 K.B. 832, 838, 841, 842.
- [12] *Clarke and wife v. Brims*; (1947), 1 K.B. 497.
- [13] *Grant v. Australian Knitting Mills, Ltd.*; (1936), A.C. 85, 103, 104, 105. ג

ערעור על פסק-דינו של בית-המשפט המחוזי בחיפה (השופט א. ו. שאול). מיום 2.11.51, בתיק אורחי מס' 158/50, הדוחה את תביעת המערערים לתשלום סך של 10.000 ל"י פיצויים. הערעור נדחה. ד

פסק-דין

השופט זילברג: זה הוא ערעור על פסק-דינו של בית-המשפט המחוזי חיפה. בו נדחתה תביעת הנוזקין של המערערים — אלמנתו ובניו של המנוח פריצקר — בשל תאור-נת המות שנגרמה למורישם נותן לחמם. ה

2. בעלי-הדין דנו שורים ביחס לעצם פרטי המעשה, אך חלוקין הם לגבי ערכם ומש-קלם. טענותיהם המשפטיות אחוזות ודבוקות בניתוחה וניסוחה של הסיבה העיקרית, ולכן מן הראוי יהיה להרצות תחילה, בפירוט-מה, את מסיבות המקרה, ובראשן את הטופוגרפיה של המקום בו אירעה התאונה. ו

3. וכך היה מעשה:

(א) התאונה אונתה ביום ה'7.3.50, באחת הסימטאות של העיר חיפה. סימטא זו מסתעפת מפרשת רחובות, והיא נמשכת ממזרח למערב, ללא כביש סלול וללא מדרכות, עד שמגיעה אל מעין מבוי סתום, בצפונה של הסימטא, לימינו של הנכנס אליה ממזרח. מצוי היה מדרון תלול, ובשיפוליו עמד בבנינו בית, שגנו גבה משהו מעל פני הסימטא. גשר קרשים ארעי חיבר את הבנין עם השפה ז

פסק-דין, כרך ז', תשי"ג/תשי"ד 1953

השופט זילברג

- הצפונית של הסימטא. הלאה מערבה. באותו צד צפוני. במרחק מטרים מספר מן הגשר הלו. נמצא עמוד חשמל, ועל ידו נדבכי בלוקים אשר לפתו את העמוד, ובלטו פנימה-דרומה לתוך הסימטא. וממול לעמוד החשמל והבלוקים, נתגבבה ערימה של זיפויף, אשר צמצמה והצרה את שטח המעבר הפנוי, וחסימה את הדרך אל ערימת החצץ אשר מעבר לה. במרחק כמה מטרים מערבה.
- (ב) ומכאן לפרטי המאורע גופו. המנוח. גחום פריצקר. היה מנהל העבודה בהקמת הבנין הנ"ל, והמשיב, משה פרידמן, הוזמן על ידו להביא חצץ אל מקום העבודה. באותו יום, בשעות המוקדמות של הבוקר, בא פרידמן במכונית משא והביא את החמרים שהוזמנו. בהגיעו אל פרשת הרחובות, הוא הסה את המכונית לתוך הסימטא בנסיעה אחורנית ממזרח למערב, אך לא יכול היה להגיע אל ערימת החצץ — מקום הפריקה — בגלל תל הזיפויף שעמד למכשול על דרכו. המנוח, שהיה במקום, חש לעזרתו של פרידמן, וציווה על אחד מפועליו להביא אתים, כדי לגרוף הצדה את הזיפויף ההוא. האתים הובאו, ושלתם יחד: הפועל, המנוח ופרידמן, סילקו את הזיפויף ופינו דרך בפני מכונית המשא.
- (ג) ביני לביני התקשרה כנראה שיחה בין פרידמן והמנוח, ועם גמר פעולות הפינוי הם הלכו יחדיו כמה צעדים לאורך הסימטא, ממערב למזרח, עד שהגיעו קרוב לצדה האחורי של המכונית. כאן נפרדו זה מזה, והמנוח הורה את פרידמן לעלות אל מכוניתו. הוא עצמו (המנוח) היה אותו רגע בצדה הצפונית של הסימטא, בקרבת נדבכי הבלוקים. פרידמן עבר אל עברה הדרומי, פנה מזרחה, לאורך הדופן הימנית של מכוניתו, עלה אל תא הנהג וישב על יד הנהג הימני. הוא הפעיל את המנוע, והתכוון להסיע את המכונית אחורנית, מערבה, בכיוון ערימת החצץ. מיד עם הידלק המנוע הוא קם ממושבו, הפך את פניו וגופו אל אחורי המכונית, והוציא את ראשו החוצה, כשרגלו הימנית דורכת על המחיש, ורגלו השמאלית נשענת על מדרס-המכונית הימני. במצב אקרוואטי זה — כשעיניו שולטות נכחו על השטח שלפני אחורי המכונית, וכן לשמאלו על חלקה הדרומי של הסימטא, אך לא לימינו על חלקה הצפוני בקרבת הבלוקים (מפני גופה המסתיר של המכונית) — הוא הסיע לאיטו את המכונית עד ערימת החצץ. כאן הוא ירד מן המכונית כדי להריק את מטענה, התעסק זמן-מה בבדיקת הפעולה, עלה שוב והחל להסיע את המכונית, הפעם: בנסיעה ישרה, קדימה-מזרחה, אל עבר מוצא הסימטא.
- (ד) אך נעקרה המכונית ממקום עמידתה, ופרידמן ראה לפניו, במרחק 6—7 מטרים, רגלי אדם בולטות אל תוך הסימטא, וראשו מוסתר משדה ראייתו על ידי נדבכי הבלוקים. מיד עצר את המכונית, ירד, ניגש אל האיש, והנה הוא המנוח פריצקר. הוא היה מוטל שם, פצוע קשה וללא רוח חיים; פצעיו האנושים היו משני צדי הגוף, אך עיקרם בחלק השמאלי. סיבת המוות — שטף דם פנימי.

השאפט זילברג

„פסקי-דין“, כרך ז', תשי"ג/תשי"ד-1953

והגורם — „לחיצה של גופים כבדים“. אין הסברה אחרת לפצעיו של המנוח — כך קבע השופט המלומד — אלא שהוא נלחץ בין הדופן השמאלית של המכונית לבין נדבכי הבלוקים, כאשר המכונית הוסעה אחורנית — לאחר גריי-פת הויפזיף — אל ערימת החצץ.

4. אלמנתו של המנוח וילדיו הקטנים תבעו את פרידמן לדין, על פי הסעיפים 50, 55. לפקודת הנוזיקין האורחיים, 1944, וביקשו לחייבו בנזקים שנגרמו להם עקב התאונה הנ"ל. תמצית טענתם היתה, כי רשלנותו של הנתבע (המשיב) היא שגרמה למות המת, אך השופט המלומד דחה את טענתם ותביעתם. ועל פסק-דינו זה מערערים התובעים לפנינו.

5. השאלה הראשונה שנתעוררה כאן ולמטה היתה, על מי מוטלת חובת ההוכחה: על התובעים, כי הנתבע אמנם רשל התרשל, או על הנתבע — כי הוא לא נתרשל. גדר הספקות הוא: אם חל כאן הרעיון *res ipsa loquitur*, בעברית: „הדבר מדבר בעדו“, אשר מצא את ביטויו המסוייג בסעיף 54 לפקודת הנוזיקין האורחיים. סעיף זה קובע:

„54. בכל תביעה שתובא בקשר לאיזה נזק, ובה יוכח:

(א) כי לתובע לא היתה ידיעה, או אמצעי ידיעה, על המסיבות אשר גרמו.

למעשה, למאורע שגרר אחריו את הנזק, וכן

(ב) כי הנזק נגרם על ידי איזה רכוש, אשר השליטה המלאה עליו היתה בידי הנתבע,

ולבית-המשפט ייראה, כי התרחשות המאורע שגרם לנזק, מתיישבת עם אי-נקיטת הנתבע זהירות מתקבלת על הדעת, יותר מאשר עם נקיטתו. מוטל יהא על הנתבע להראות, כי לא היתה שם רשלנות, שאחרייתה עליו, בקשר למאורע שגרר אחריו את הנזק.“

לא יחול הדין שנקבע בסעיף זה, אלא אם כן נתקיימו כל שלושת התנאים שבו, והשאלה היא אם אמנם נתקיימו, כפי שטען לפנינו בא-כוח המערערים.

אשר לתנאי הראשון, טען לפנינו מר דורון, כי הוא ודאי נתקיים, שכן התובעים במשפט — אלמנתו וילדיו הקטנים של המנוח פריצקר — ודאי לא ידעו, ולא יכלו לדעת, את סיבותיו ומסיבותיו של המקרה.

אין כל ממש בטענה, ולשבחו של מר דורון ייאמר, כי הוא גם לא לחץ ביותר על נקודה זו, ברור ונעלה מכל ספק, כי המלה „תובע“ כאן פירושה: קרבן התאונה גופו, ולא האדם התובע את תשלום הנוזיקין, כבן זוגו או ילדו של הנפגע. שאם לא תאמר כן — תגיע אל המסקנה האבסורדית, כי קרובי הנפגע-המת, אשר תביעתם היא למעשה „משנית“, מסתעפת מתוך היותם תלויים במנוח, יהיו במצב פרוציסואלי לאין ערוך יותר טוב מן המצב בו היה נתון הנפגע החי גופו, ומה טעם יש לזכות את הקרובים בפרי-

בילגיה שכזאת? אסמכתא לדבר — אם יש צורך בכך — מוצאים אנו בסעיף 55(2)(ב) של הפקודה, בו מדובר על משגה משותף של התובע והנתבע, ואין צורך להרבות מלים על כך, כי הכוונה היא כאן לא לצדדים המתדיינים, אלא לפוגע ולנפגע — כלומר: לא לבעלי־הדין, אלא לבעלי־הדבר — שהרי המדובר הוא במשגה שנעשה עת קרות המקרה.

א

6. בזה תתישב לנו, אגב, פליאת־מיהה אחת, אשר כל קורא ודאי נתקל בה. בקראו את לשון סעיף 54(א) של הפקודה, נאמר שם: „כי לתובע לא היתה ידיעה או אמצעי ידיעה, על המסיבות וכו'“. מה פירוש „או“ זה, והיכן מצינו אלטרנטיבה משונה שכזאת? האין זה מועט המחזיק את המרובה? ממה נפשך: אם די בכך, שהתובע יוכיח כי לא ידע, בפועל מחש לא ידע, את המסיבות, אימתי יצטרך להוכיח כי לא היו בידו אמצעי ידיעה, וכי לא יכול היה לדעתן? התשובה היא בתכלית הפשטות זו: תלוי בכך, מי הוא התובע במשפט את תשלום הנוזקין: קרבן התאונה החי גופו, או קרובו (התלוי בו) של הקרבן המת. במקרה הראשון, יוכל הנפגע עצמו לעלות על דוכן העדים ולהעיד, כי הוא לא ידע ואינו יודע את המסיבות הללו, ואם בית־המשפט יאמין לו, הוא יצא בזה ידי חובתו; במקרה השני — כאשר אין כמעט כל אפשרות להוכיח את אי־ידיעתו הממשית של הנפגע־המת — לא תהיה ברירה לו, לתובע הנוזקין, בלתי אם להוכיח כי „התובע“ במובן סעיף 54(א), היינו: הקרבן המת, לא היו בידו האמצעים לדעת, וממילא לא ידע, את מסיבות התאונה, זה הוא, לדעתי, החסרון ההגיוני היחיד, המעלה ארוכה לאלטרנטיבה התמוהה ההיא, והוא אף הוא מצביע על כך, כי „התובע“ אשר בסעיף 54(א) הוא הקרבן הנפגע, ולא האדם התובע את תשלום הנוזקין.

ב

ג

ד

7. ושוב חזרנו אל השאלה, אם אמנם נתקיימו כאן שלושת התנאים של הסעיף, והם בקיצור: (א) אי ידיעת התובע; (ב) שליטת הנתבע על הרכוש הפוגע; (ג) נטיית כף המאזניים כלפי גירסת הרשלנות. השופט המלומד השיב בשלילה על כך, בקבעו כי לא נתקיים כאן התנאי הראשון, וכך הוא אומר:

ה

„ב"כ התובעים טען כי על הנתבע היה להוכיח שלא התרשל בהתאם לכלל *res ipsa loquitur* (ראה סעיף 54 של הפקודה). לדעתי אין כלל זה חל במקרה לפנינו. כפי שנאמר בסעיף קטן (א) לסעיף 54, אחד התנאים לתחולת הכלל הוא, כי „אין לתובע ידיעה או אמצעי ידיעה של הנסיבות שבפועל גרמו למקרה המזיק“. לדעתי במשפט זה נסיבות אלו די ברורות, כשהנתבע הסיע את המכונית אחורה כפי שתיארת לי לעיל, בעמדו ברגל אחת על מדרס המכונית, השטח סמוך למכונית מצדה השמאלי ומאחור היה נעלם מעיניו, אף כי פניו גבהו מן הדפנים של ארגז המכונית. לכן לא ראה את המנוח בצד השמאלי של המכונית, לא עלה על דעת הנתבע כי המנוח או מישהו אחר יימצא שם בשעה שהתחיל להזיז את המכונית, הוא חשב שבמשך הזמן מאז שנפרד מן המנוח עד אשר ניגש לתא, הדליק את המנוע, תפס עמדה והתחיל להזיז את המכונית הספיק המנוח לעבור את המהונית מצד שמאל ולעבור את גשר הקרשים לבנין, כך בלי ספק הסביר לעצמו את הדבר שלא

ראה את המנוח על הדרך לא לפני המכונת ולא מאחוריה או מצדה הימני (שהיה לגמרי בתחום ראייתו). וכן לא עלה על דעת הנתבע שמישהו ייבנס בין המכונת לנדבכי הבלוקים בשעה שהוא הזין אותה. כי לא ראה איש ניגש לשם לא מן הכיוון המערבי של הסימטא. שהיה פתוח לפניו. פרט לשטח הסמוך לאחור המכונת. לא מגשר הקרשים אשר לפחות את חלקו הסמוך לבנין היה יכול לראות ולא מן הכיוון המזרחי של הסימטא. ואין גישות אחרות. חשבון זה לא הטעה את הנתבע, אך ההנחה הראשונה שלא יימצא מישהו בצד השמאלי של המכונת כשהתחיל להזיזה, התאכזבה במידה פאטאלית. ולכן נשאלת השאלה: האם יש משום רשלנות בזה כי הנתבע עשה את אשר עשה במכונת בלי להתחשב באפשרות שהמנוח יימצא בין המכונת לנדבכי הבלוקים בלי שיראה אותו? (סעיף 5 של פסקי-הדין).

א

ב

צדק השופט המלומד במסקנתו, אלא שהוא, בכל הכבוד, פורתא לא דק בניסוח ההנ"כ. אי אתה יכול לומר שאין להשתמש ברעיון "הדבר מדבר בעדו", מפני שלאמיתו של דבר הוא מדבר לא "בעדו", אלא דוקא — בעד "הצד שכנגד"! מה שהשופט המלומד צריך היה, וגם ביקש כנראה, להדגישו הוא זה: כאן המסיבות ברורות למדי. יודעים אנו מה עשה פרידמן, ומה לא עשה, או נמנע מעשותו, והשאלה היא רק: מה ערך עלינו ליחס למעשהו או לאפס מעשהו, ואם יש למצוא בהם יסוד אשמה ורשלנות. לגבי שאלה זו אין ל"דבר" — "רשות דיבור" כלל, כי זו היא שאלה משפטית, אשר הכרעתה נתונה בידי בית-המשפט.

ג

8. ואמנם זו היא האספקלריא הנכונה. בעדה עלינו להסתכל ולראות את הכלל *res ipsa loquitur*, ומכיון שאין הבהירות שורה בנקודה זו, ברצוני להרחיב קצת את הדיבור עליה. הכלל ההוא (או הפסוק ההוא) אינו "מדבר בעדו" כלל, וכבר תלו בו בוקי טריקי, וגילו בו תכופות פנים שלא כהלכה.

ד

בראשית היתה זו מימרא ספרותית גרידא, וראשון למשתמשים בה היה, כנראה, ציצרו זוקן, או מישהו בדורותיו (ראה ווינפילד, דיני בויקי, הוצאה 5, עמוד 415). רק במהלך המאה ה-19 החלה להיקלט ולהתאורה באוצר הרעיונות של המשפטנים האנגליים. תחילה כמעין פתגם מנימוטכני, ואחר כך קמעא קמעא כמכסימה משפטית. המקרה הראשון בו השתמשו בעצם הרעיון, הוא כנראה פסקי-הדין שניתן בשנת 1809 בענין קריסטי נגד גריגס, (1) (Christie v. Griggs; (1809), 11 R.R. 666). היתה זאת תביעת "אסומפס-סיט" (Assumpsit) של נוסע נגד בעל עגלה, בשל פצעים קשים שנגרמו לו עקב הת-מוטטות העגלה, וסיר גייחס מנספילד (Mansfield), זקן השופטים, אומר:

ה

ו

"סבור אני, כי לתובע, משפט-מושכל-ראשון (prima facie case), לאחר שהוכיח את נסיעתו בעגלה, את התאונה, ואת הנזק שסבל, מעתה מוטל על הצד שכנגד להראות, כי העגלה היתה טובה ככל האפשר, וכי הנהג היה חרוץ ככל האפשר. איזו ראיה אחרת יכול התובע להביא?" (שם עמוד 667).

השופט זילברג

פסק-דין, כרך ז', תשי"ג/תשי"ד-1953

פסק-הדין הבא ניתן במשפט הידוע של בורן נגד בואדל (Byrne v. Boadle; (1863)) (2), (133 R.R. 761) באותה חבית קמח מפורסמת שנפלה מן הקומה השניה (מחסן סחור רות) הרחובה. ופצעה עובר ושב. כאן השתמש השופט פוללוק (Pollock), זו הפעם הראשונה בשם המפורש *res ipsa loquitur*, ועדיין לא בתור עקרון משפטי, אלא לתפארה המליצה:

א

"ישנם מקרים — כך הוא העיר בעין פה לאחד מעורכי-הדין — שעליהם אפשר לומר: *res ipsa loquitur*, וזה אחד מהם." (שם עמוד 762).

ב

ופסק-הדין היה לטובת התובע-הניזוק, אף על פי שהוא לא הצליח להוכיח, מה הוא מעשה הרשלנות שנכשל בה בעל החבית:

ג

"אין חבית יכולה להתגלגל ממחסן סחורות החוצה, בלי שתהא שם איוו רשלנות, והאמירה כי התובע שניזוק בה חייב להביא עדים ממחסן הסחורות כדי להוכיח את הרשלנות, נראית לי בניגוד לכל הגיון. סבור אני, כי התאור נה גופה משמשת ראיה-לכאורה להוכחת הרשלנות." (שם עמוד 764).

ד

אותו רעיון גופו — בקצת יתר ליטוש והגדרה — הובע שנתיים לאחר מכן במשפט מפורסם אחר, הדומה מאד בפרטיו למשפט הקודם — הפעם היו אלה שקי סוכר, שנפלו בנמל על ראשו של פקיד מכס — ובית-המשפט אמר:

ה

"צריך שתהיה ראיה הגיונית להוכחת הרשלנות, ואולם כאשר הדבר הוא כפי שהוכח, תחת הנהלתו של הנתבע או משרתיו, והתאונה היא כזאת, שבמהלך ענינים רגיל אינה מתרחשת, כאשר אלה, אשר בידם הנהלה, נוקד-טים זהירות מתאימה, אזי היא באין הסבר מצד הנתבעים, מהוה ראיה הגיונית לכך, כי התאונה נגרמה על ידי חוסר זהירות." (Scott v. The London and St. Katherine Docks Co.; (1865), 140 R.R. 627, at p. 631 (3)).

ו

ועדיין לא הוכנסה הנוסחה *res ipsa loquitur* לתוך הטרקלין של פסק-הדין גופם. בפעם הראשונה אנו מוצאים אותה בתוכם ממש, כעקרון משפטי, בפסק-דינו של זקן השופט טיט קוקבורן, בענין קרני נגד חברת מסילת הברזל הלוונדונית וכו' (Kearney v. The London, Brighton etc. Railway Co.; (1870), L.R. 5 Q.B. 411 (4)). נפלה לבנה על ראשו של אדם, שעבר מתחת לגשר מסילת הברזל; היא ניתקה ונשמטה מעמודי הלבני-נים שהגשר נשען עליהם, לא נודע היאך וכיצד, והשאלה היתה, אם החברה הייכת בתשלום נזקי הנפגע. והשופט קוקבורן (Cockburn) אומר:

ז

„פסקי-דין“, כרך ז', תשי"ג/תשי"ד 1953 השופט זילברג

„לדעתי אני זהו מקרה בו תופס העקרון *res ipsa loquitur*, אם כי הוא, ודאי, ככל שאפשר לתאר לעצמנו, המקרה החלש ביותר לשימוש במכסימה ההיא.“ (שם עמוד 413).

א והוא מסביר והולך, כיצד פרטי המקרה מתכנסים יחד בתוך ד' אמותיה של המכסימה ההיא.

ב ובוזה הותרה הרצועה. „הדבר מדבר בעדו“ הועלה לדרגת עקרון, לדרגה של מכסימה משפטית, ומכאן ואילך אנו רואים אותו תכופות משמש לפני ולפנים, כאחד מעמודי התווך של תורת הנזיקין. הוא נטל לעצמו, כביכול, „כתר תורה“, כתר של חוק, בעוד אשר לאמיתו של דבר הוא אינו אלא: מתאר סוג ידוע של עובדות.

ג ואולם בעשרות השנים האחרונות החלה קמעא קמעא ההכרה לחדור, כי כלל אין לנו ענין כאן לכלל משפטי. הנה, למשל, בפסקי-הדין של בית הלורדים, בענין באלארד נגד חברת מסילת הברזל הצפונית (Ballard v. North British Railway Co.; (1923). (5), S.C. (H.L.) 43) לאחר בקשת הסליחה והמחילה מאת הלורד „הרגיל“ (Lord Ordinary), כי:

ד „אין כלל בנמצא מה שהלורד הרגיל מכנה בשם „עקרון“. . . אם הביטוי *res ipsa loquitur* תופס או לא, תלוי בכך, אם במסיבות המיוחדות של המקרה, עצם עובדת המאורע שגרם פגיעה או נזק, היא חטיבת-ראיות רלבנטית להסקת מסקנת רשלנות.“ (שם עמוד 53).

ה עינינו הרואות: שוב הורדה בדרגה מ„עקרון“ ל„ביטוי“. והלורד שאו שם, בעמוד 56 של אותו פסקי-דין, תולה את הקולר בצוואר — השפה הלטינית, ואומר כי אלמלא זאת, לא היה עולה על הדעת לכנות את המאמר ההוא בשם „עקרון“.

וכיוצא בזה אנו קוראים בדברי השופט די פרק, שנאמרו במשפט אחר:

ו „המלים *res ipsa loquitur* יש לראותן בקושי כהנחה משפטית, אף על פי שהן רומזות על כך.“

ומיד לאחר מכן, ביתר העזה ותוקף:

ז „הן הנן צורה של דיבור, בה מתכוונים לפעמים לומר, כי עובדות מסוימות מתיישבות רק עם ההנחה כי הנתבע התרשל — עד כדי כך, שכל חבר מושבעים שהיה מוצא, לאחר שהוכחו העובדות הללו, כי הרשלנות לא הוי כחה, היה מוציא בזה פסקי-דין פרברטי.“

(Du Parq L.J. in Easson v. London and North Eastern Railway Co.; (1944), 1 K.B. at p. 425 (6)).

99 תשי"ד/ג/תשי"ד-1953

השופט זילברג

9. העולה לנו מכל האמור, כי האימרה: "הדבר מדבר בעדו", אינה לא הלכה, לא חידוש ולא עקרון, אלא: ציון מציאות מסוימת, ידועה לכל גפש מתוך נסיון החיים, כי יש והעובדות שהוכחו "מדברות" כל כך לטובת ההנחה, כי אכן היתה שם איזו שהיא רשלנות מצד הנתבע, עד שכל שופט בר־דעת (אשר ודאי לא ירצה להוציא "פסק־דין פרברסי", בלשונו של השופט די פרק), יסיק מהן מסקנת חובה כלפי הנתבע, אף על פי שלא נודע לו, מה הוא בדיוק מעשה הרשלנות שיש לזקטו לחובת הנתבע.

מכאן, כי הרעיון הוא אינו תופס אלא: כאשר הרשלנות (לכאורה) ידועה, והמטענה אינו ידוע, אך לא בהיפוכו של דבר: כאשר המעשה ידוע, אלא שעדיין אין אנו יודעים, אם הוא מהווה רשלנות או לא, על שאלה זו — על השופט לענות, מתוך שיקולים משפטיים, ואינו יכול להשליך את יהבו על "המכסימה" ההיא, המקרה שלפנינו שייך בדיוק לסוג שני זה, והיוצא הוא, כי כאן בעצם לא נתקיים התנאי השלישי של סעיף 54, ולכן אין להפעיל כאן את הוראת הסעיף הנ"ל.

10. השאלה העומדת מעתה לפנינו היא כפולה:

- א) אם הנתבע נהג כאן ("נהג" תרתי משמע) ברשלנות כלפי המנוח, או לא;
- ב) אם נסיעתו של הנתבע — הנסיעה השנייה, לאחר היפרדו מפריצקר — היה בה, או לא היה בה, משום הפרת חובה סטטוטורית במובן סעיף 55א של הפקודה.

11. אשר לשאלה הראשונה — תשובתו של השופט המלומד היא, כי לא היתה כאן רשלנות כל שהיא מצד הנתבע כלפי הקרבן, הדגש הוא על המלים: כלפי הקרבן, ואת היסוד החוקי לכך רואה השופט המלומד בסעיף 50 של הפקודה, סעיף קטן (2) שבו, בסעיף־קטן זה נאמר:

"(2). לצורך סעיף קטן (1) חב אדם חובה כלפי כל אדם, וכלפי בעליו של כל רכוש, אשר אדם נכון (reasonable man), במסיבות הענין, צריך היה לראותם כעלולים להיפגע, במהלך־ענינים רגילי, על ידי מעשהו או אפס מעשהו..."

הרשלנות היא כידוע "פונקציה" של החובה, אין רשלנות, אלא אם כן היתה חובת זהירות בצדה, ואין הפוגע יוצא חייב בשל רשלנותו, אלא אם כן הנפגע הוא "בעל החובה", כלומר: האדם אשר לו חב הפוגע את חובת הזהירות ההיא, בא סעיף 50, סעיף קטן (2), ונותן כאן הגדרה ושיעור: "בעל החובה" הוא רק אותו אדם (או בעל אותו רכוש), אשר בעיני כל אדם נבון עלול היה — במסיבות אותו ענין, ותוך השתלשלות רגילה של הענין — להיפגע על ידי מעשהו או אפס מעשהו של הפוגע־הנתבע, לא היה הנפגע "בעל החובה"

פסק-דין, כרך ז', תשי"ג/תשי"ד-1953

השופט זילברג

במוכן הגדרה זו, אין הוא זכאי לפיצויים בשל הנזק שנגרם לו עקב רשלנותו של הנתבע, אף על פי שרשלנות זו גופה היה בה משום הפרת חובת זהירות כלפי אדם אחר. זה הוא הרעיון של סעיף קטן (2), אשר הונהג כאן בארץ על ידי תיקון הפקודה בשנת 1947, ולמעשה אינו חידוש כלל, אלא מתן גושפנקא סטטוטורית לעקרון משפטי שהיה מוכר קודם לכן במשפט המקובל האנגלי; ועוד ידובר בזה להלן.

12. מתוך אספקלריא זו מגיע השופט המלומד לכלל דעה, כי במקרה דנן לא היתה כל רשלנות בת-חייב מצד הנתבע כלפי המנוח. הנתבע, אמנם, לא נהג לפי כל כללי הזהירות הראויה; לפני הסיעו את המכונית אחורה בפעם השניה, עליו היה "להבטיח את עצמו שלא יעמוד איש סמוך למכונית מצד שחאל" — זאת אומרת: מול הדופן השמאלית של המכונית, בצפונה של הסימטא, על יד נדבכי הבלוקים — על ידי מתן סימן אזהרה וכיוצא בזה. שהרי משהו אחר, לא המנוח, עלול היה להגית פתע לתוך הסימטא, דרך גשר הקרשים, למשל. הנתבע לא עשה כן: "לא הביט דרך החלון השמאלי של התא בטרם יצא אל המדרס בצד ימין, ולא נתן כל סימן אזהרה לפני שהתחיל להזיז את המכונית". ואולם התרשלות "כללית" זו — כך ממשיך השופט המלומד — אינה מספיקה לחייבו בפיצויים. כדי לחייבו בפיצויים —

„צריך להראות שהיה חייב זהירות לגבי האיש הנפגע.“ (עמוד 6 של פסקה ד).

זאת אומרת: המנוח, פריצקר, ודוקא כלפיו לא היתה מוטלת על הנתבע שום חובת זהירות. ומה טעם? הטעם הוא בלשונו של השופט המלומד כי:

„לא היתה לנתבע כל סיבה לחשוב שהמנוח ייצא בשטח הסימטא שבין הצד השמאלי של המכונית לנדבכי הבלוקים. כשנפרדו המנוח והנתבע בהגיעם מצד מערב עד בערך לצד האחורי של המכונית... ידע (המנוח) כי הנתבע עומד להזיז את המכונית לעבר ערימת החצץ. לפי עדות הנתבע הוא אף הורה את הנתבע להיכנס למכונית. בכל זאת, כפי שהמסיבות מראות, התעכב המנוח בשטח מסוכן זה מסיבה בלתי ברורה... הנתבע — כך מסיים השופט — לא היה חייב להביא בחשבון כי המנוח יתעכב בשטח המסוכן ההוא, ומשום כך לא היה צריך להיראות לו כי נהיגתו במהלך הרגיל של הענינים עלולה לפגוע במנוח.“ (ע"פ 6, 7).

ומסקנתו הסופית היא:

„שלא הוכח כי הנתבע התרשל כלפי המנוח במוכן סעיף 50 לפקודת הנזיקין ואין התובעים יכולים לתבוע פיצויים ממנו לפי הוראת חוק זו.“ (שם).

13. זו היתה השקפתו היסודית של השופט המלומד בתתו את פסק-דינו, וכלפי השקפה זו מכוונת אחת משתי טענותיו העיקריות של באי-כוח המערערים. מר דורון חולק

„פסקי-דין“, כרך ד', תשי"ג/תשי"ד-1953

השופט זילברג

בעיקר על „חלוקת הרשלנות“, וטענתו היא בתכלית הקיצור כך: הן קבוע קבע השופט המלומד, כי הנתבע חייב היה להסתכל דרך החלון השמאלי של התא, כדי להביט ולראות גם מה שמרחש בצדה הצפוני של הסימטא, על יד נדבכי הבלוקים; אילו עשה כן, היה רואה את המנוח עומד על עמדו, וודאי שיהיה עולה עליו במכונית ודורסו; נמצא כי רשלנותו זו היא שגרמה למעשה למותו של המנוח, וכיצד אפשר לומר כי כלפיו דוקא לא היתה על הנתבע כל חובת זהירות?

א

14. יש ממש בטענה זו, אך בסופו של דבר יתברר, כי היא פוגעת רק בצורה ולא בתוכן של הרעיון שהובע על ידי השופט המלומד, ואין בה כדי לשים לאל את עצם המסקנה שהגיע אליה בדבריו הנ"ל. גם לי נראה, כי השופט המלומד לא צדק, בהכניסו את התנהגות הנתבע דגן לגדר העקרון שנקבע בסעיף (2)50 של הפקודה, עקרון זה הוא, כפי שכבר ציינתי, עקרון ידוע ומוכר במשפט המקובל האנגלי, ראשיתו מצער בכמה פסקי-דין שניתנו בסוף המאה ה-19, ואחריתו ישגה בפסקי-הדין המפורסם בענין „החלון בבקבוק הברירה“, שניתן בשנת 1932 על ידי בית הלורדים במשפט דונוי נגד סטיבנסון, (7). עצם הוראת סעיף (2)50 לפקודת הנויקין שלנו נוסחה, כנראה, בצורה יותר מרוכזת, על פי ההגדרה הקלסית של „השכן“ בדברי הלורד אטקין שם:

ב

ג

„האחריות לרשלנות, בין אם תכנה אותה כך, בין אם תראה בה, כמו בשיטות משפט אחרות, סוג של „אשמה“ (culpa), נובעת, אין ספק, מתוך רגש ציבורי-כללי של עול, אשר החוטא חייב לכפר, ואולם מעשה ואפס מעשה אשר חוקי המוסר יפסלו אותם, אינם יכולים, בעולם המציאות, להעניק זכרה דרישת סעד לכל מי שניזוק על ידם, כך נוצרו כללי משפט המצמצמים את היקף המתלוננים ואת שיעורי הסעד שלהם. המצוה: ואהבת לשכנך, הופכת בחוק: לא תזיק לשכנך, ושאלתו של איש המשפט: מי הוא שכני? מקבלת תשובה מגבילה, חייב אתה לנקוט זהירות מתקבלת על הדעת, כדי למנוע מעשה ואפס מעשה, שהנך יכול, הגיונית, לחזותם מראש כעלולים לגרום נזק לשכנך. אי זה הוא איפוא, בעיני החוק, השכן שלי? התשובה תהיה כנראה: אנשים הנפגעים ממעשי בצורה כה קרובה וכה ישירה, עד שחייב הייתי לראותם נפגעים כך, שעה שכיוונתי את לבי למעשה או לאפס המעשה והגידו.“

ד

ה

ו

(per Lord Atkin in *Donoghue v. Stevenson*; (1932), A.C. 562, at p. 569 (7)).

ומדברי השופט ברט במשפט קודם, שצוטטו תוך הסכמה מלאה על ידי הלורד אטקין

ז

שם:

„פסקי-הדין הוא קובע, כי בתנאים מסויימים, חב אדם חובה לחברו, אף על פי שאין חובה ביניהם, אם אדם אחד מצוי קרוב אצל אדם אחר, או מצוי

השופט זילברג.

פסק-דין, כרך ז', תשי"ג/תשי"ד-1953

קרוב לרכוש. חובה מוטלת עליו שלא לעשות דבר העלול לפגוע אישית בחברו, או עלול לגרום נזק לרכושו.
 (per Brett M.R. in *Le Lievre v. Gould*; (1893), 1 Q.B. 491, cit. *ibid.* at p. 581 (8)).

א

רעיון זה של "הקרבה" או "השכנות" עולה ביתר בהירות והגדרה מפסק-דין אחר של בית הלורדים, אשר בו הרבו לצטט ולהסתמך על דברי הלורד אטקין הנ"ל, הוא: בורהיל נגד יאנג (9), (Bourhill v. Young; (1942), 2 All E.R. 396), שפרטנו הם כדלקמן:

ב

מעשה במוכרת דגים, ושמה בורהיל, שירדה מן החשמלית באחת התחנות, וניגשה לעברו השני של הקרון, על מנת להרכיב על כתפיה את סל הדגים שהניחה בתאו של הנהג. עודה טוענת על גבה, בעזרת הנהג, את הסל ההוא, והנה רוכב אופנוע, ג'ון יאנג, עובר ביעף את השטח הצר שבין הקרון והמדרכה, מתנגש במרחק 15 יארד, באשמתו הוא, עם מכונית הבאה לקראתו, נופל מרכבו ונהרג. הגב' בורהיל לא ראתה את בעל האופנוע לא ברכבו ולא בנפלו, אלא שמעה מרחוק את קול ההתנגשות, הפנתה פתע את ראשה וקיבלה נקע בגב. היא ניגשה למקום ההתנגשות, ובראותה את שלולית הדם על אם הדרך, אחזה אותה פלצות, ונגרם לה זעזוע עצבים חזק, שהפחית את כושר עבודתה המקצועית. ועל כל אלה פגע הדבר קשות בעובר שבמעיה, והיא ילדה ולד מת כעבור חודש ימים מיום התאונה הנ"ל.

ד

הנפגעת הגישה משפט נגד עזבונו של יאנג, וביקשה לחייבו בתשלום נזיקין. טענתה היתה, כי המנוח נהג ברשלנות גסה בהתנגשו עם המכונית ההיא — ובוזה לית מאן דפליג — וממילא הוא אחראי גם לנזקים שנגרמו לו עקב ההתנגשות הנ"ל. בית הלורדים לא קיבל את הטענה, אלא אישר את פסק-דינו של בית-המשפט הסקוטי, ודחה את התביעה. וכה אומר שם הלורד רוסל און קילואן (Russel of Killowen):

ה

"בינו לבין נהג המכונית נהג ג'ון יאנג לדעת הכל ברשלנות, באשר הפר חובה שהוא חב לו: שלא לנהוג בעברו את החשמלית העומדת, במהירות כזאת, אשר תמנע אותו מלעצור ברגע המתאים, כדי שלא להתנגש באיזו מכונית העלולה לחצות את השטח שלפני חזית החשמלית... אך אין גובע מכך, בשום פנים ואופן, כי הוא חב איזו חובה שהיא לתובעת... מבחינה פיסיית, לא היתה התובעת מעורבת בהתנגשות, באיזו צורה שהיא."
 (שם עמוד 401).

ו

ז

ולאחר צטטו את דברי הלורד אטקין הנ"ל ודברי שופטים אחרים, הוא מזכיר לשבת, ומתוך הטעמה מיוחדת, את דברי הלורד ג'אמיסון, השופט הסקוטי של בית-המשפט דלמטה, באותו ענין גופו:

„זו היא ללא ספק חובתו של נהג: לנקוט את הזהירות הראויה שלא לגרום נזק לבני אדם המצויים בדרך המלך או במקומות הסמוכים אליה, אך נראה לי כי חובתו מוגבלת לבני אדם אשר מקומם הוא כך, שאפשר הגיונית לחזותם מראש כעלולים להינזק עקב אי נקיטת זהירות שכזאת.“
(שם עמוד 402).

א

התובעת — מסכים הלורד רססל — לא היו „מקומה כך“, ולכן לא היתה קיימת כלפיה שום חובת זהירות. אותו רעיון גופו ממש או בערך, חוזר ונשנה בפסקי-דינם של הלורדים האחרים, בתוכם: הלורד רייט, המגדיר את התובעת כאדם שהיה „לגמרי מחוץ לתחום ההתנגשות“ (ע' 406). מן הראוי לציין במיוחד את דברי הלורד מקמילן, הדורש להבדיל ולהבחין חריפות בין השאלה האחת: אם היתה חובת זהירות, לבין השאלה האחרת: כלפי מי היתה קיימת החובה היא (עין שם ב' ע' 402 למטה). פירושו של דבר: האדם „שאינו מקומו כך“, או האדם הנמצא „מחוץ לתחום“, אינו זכאי לתבוע פיצויים, לא מפני שהפגיעה אשר פגעה בו היתה מעבר לתחום ראיתו של הפוגע, אלא מפני שהוא גוף היה מלכתחילה מחוץ לתחום חובת הזהירות שלו. את ההבחנה הנאת מדגיש אני במיוחד, ולה תהא נודעת חשיבות יתרה לגבי המקרה שלפנינו.

ב

ג

ההלכה שנקבעה במשפט בורדיל נגד יאנג, (9), ואשר מקורה נעוץ, כפי שראינו, בהגדרתו הממצה של הלורד אטקין במשפט דנוויו נגד סטיבנסון, (7), מצאה לה מהלכים בכמה וכמה פסקי-דין שניתנו לאחר מכן, החשוב שבהם הוא: קינג נגד פיליפס, (10). שניתן בערכאה הראשונה בשנת 1952, ואושר בשנת 1953 על ידי בית-המשפט לערעורים, (10), (1953), 1 All E.R. 617; (1952), 2 All E.R. 459; (King v. Phillips: (1952), 2 All E.R. 459).

ד

15. נחזור לענייננו ונראה כיצד אוצק הרעיון ההוא על המקרה שלפנינו, עם כל הכבוד לשופט המלומד נראה לי, כי הוא שנה כאן בעירובי תחומין, ונתן מין כשאינו מינו, הוראת סעיף (2)50 לפקודת הנוזיקין שלנו, אינה אלא מתן גושפנקא סטטוטורית לדרגות „הקרבה“ ו„השכנות“, שנקבעו בפסקי-הדין האנגליים הנ"ל. גם כאן הדגש הוא לא על מעשה הפגיעה, אלא על אישיותו של הנפגע: „חב חובה כלפי כל אדם... אשר...“ ואם זה הוא הקריטריון של סעיף (2)50, וזו היא המשמעות שלו, הרי אין להסיק פסור ממנו דוקא לגבי המקרה שלפנינו. פריצקר המנוח היה, אין ספק, לא „מחוץ לתחום“, אלא בתוך התחום של הנתבע ומעשהו גם יחד. הוא היה מצוי כל אותה שעה סמוך למקום התאונה, והיה מעורב, מבחינה פיזית ממש, בעצם מעשה הפגיעה. אין לומר בשום אופן, כי הוא גמנה עם סוג האנשים, שהנתבע מלכתחילה לא היה חייב ליתן את דעתו עליהם, ולכן אי אפשר להשתמש כאן — כפי שהשופט המלומד השתמש — בהוראה האמורה בסעיף (2)50 של הפקודה.

ה

16. ואולם — וזה הוא המשקל המכריע את הכף לחובת המערערים — העובדות שצויינו בפסקי-הדין מובילות, אם כי בדרך אחרת, לאותה מסקנה גופה שהגיע אליה

השופט המלומד. אין אני סבור, כפי שכבר ציינתי, כי הנתבע דגן לא חב חובת זהירות למנוח; ההגדרה הנכונה תהיה: הוא חב לו חובה זו, אך גם מילא אותה, מכיון שהמנוח היה בגדר "מוזהר ועומד" לגבי כל סכנה העלולה לצמוח לו מנסיעתו "העיוורת" של הנתבע. המנוח נפרד, כזכור, מן הנתבע ממש לפני הסיעו את המכונית, והוא אף הורה לו להסיע את המכונית. הוא אשר יהא על אות האזהרה שהנתבע חייב היה לתת בעלותו אל תא הנהג, כדי להזהיר את האנשים העלולים להימצא בצדה הצפוני (הבלתי נראה לו) של הסימטא, הרי לגבי פריצקר זה כבר ניתן האות קודם לכן, שעה שהוא (הנתבע) הלך, כמצווה על ידי פריצקר, להסיע את המכונית אחורה אל ערימת החצץ. עצם הסכמתו של הנתבע למלא את פקודת המנוח, הכריזה בקולי קולות באזניו של זה, כי עליו להסתלק מן המקום המסוכן שעמד בו עת היפרדו מן הנתבע. ואם אמנם אות "אינדוידואלי" היה זה — מיוחד למנוח, ולו בלבד — עדיין כוחו עמו למלא את חובת הזהירות שהיתה מוטלת על הנתבע כלפי נפגע אינדוידואלי זה. משל למה הדבר דומה? לנהג סיני המכריז באחת מערי הארץ הזאת, בקול רם בשפת אמו, ומזהיר את העוברים ושבים שיירדו מן הכביש. האם אות סיני זה לא יחשב כאות מובן גם בחוצות תל-אביב, אם הנפגע היה במקרה אף הוא סיני, והבין יפה את קריאת הנהג? צדק, איפוא, השופט המלומד בהבחינו בין האחריות שהיתה מוטלת על הנתבע כלפי המנוח, לבין האחריות שהיתה מוטלת עליו כלפי כל נפגע אפשרי אחר, אלא שההבדל הרעיוני הנכון הוא לא מבחינת חובת הזהירות — כפי שסבר השופט המלומד — אלא מבחינת מילוי החובה. כלפי המנוח פריצקר, ורק כלפיו, לא היה הנתבע חייב לתת סימן אזהרה בהסיעו את המכונית, יען כי חובת אזהרה זו כבר קויימה על ידו קודם לכן, רגעים ספורים לפני הסיעו את המכונית.

17. ונותרה לנו טענתו השניה והאחרונה של בא-כוח המערערים, היא הטענה, כי הנתבע דגן הפר חובה סטטוטורית במובן סעיף 55 לפקודת הנויקין, ולכן יש לראותו כמי שהתרשל גם כלפי המנוח הנ"ל. חובה זו מצויה, לטענתו, בתקנה 11(ג) לתקנות התעבורה בדרכים (היא תקנה 19(ג) לפי ספירת "הספריה המשפטית"), המצווה על הנהג, כי "לא יהיה נתון במצב שלא יאפשר לו... לראות היטב את הדרך שלפניו ואת התנועה שלפניו כלי הרכב שלו", "לפני כלי הרכב", פירושו הוא ללא ספק: השטח שלפני כלי הרכב בכיוון התקדמותו, בין אם מהלכו ישר, בין אם מהלכו הפוך (כלומר: נוסע אחורנית), והרי במקרה דגן — כך טוען בא-כוח המערערים — לא מילא הנתבע את החובה הסטטוטורית ההיא, שכן לא שלטו עיניו, בנסיעה הפאסאז'ית, על צדה הצפוני של הסימטא, מקום בו עמד המנוח עת קרות התאונה הנ"ל.

חשובות רבות וחריפות ניתנו על ידי מר ליפשיץ, בא-כוח המשיב, לטענת ערעור זו, אך נראה לי כי התשובה הניצחת, הפוטרת אותנו מלהיכנס לכל שאר צדי הבעיה, היא כי העבירה על תקנה 11(ג) הנ"ל — גם אם היתה כאן עבירה שכזאת — בכלל אינה בגדר "הפרת חובה סטטוטורית", על פי מובנו הנכון של מונח זה בתורת הנויקין האזרחיים. מכל פסקי-הדין שציטטו לפנינו על ידי בא-כוח המשיב, אסתפק בהבאת אחד

השופט זילברג

„סקידין“, כרך ז', תשי"ג/ג' תשי"ד-1953

מהם (משפט פיליפס — בריטניה, (11)), הבהיר שבכולם, הדומה ביותר גם מבחינת העובדות למקרה שלפנינו. שם עבר הנתבע (שימוש ומבנה) 1904, הקובעת ומצווה כי:

א „המכונות וכל מכשיריה יהיו במצב כזה שלא תיגרם, ולא תהא עלולה להיגרם, סכנה לאיזה אדם המצוי במכונות או בדרך המלך.“

ב נשאלה השאלה, אם העבירה על תקנה זו היה בה משום הפרת חובה סטטוטורית הגוררת אחריות, כרגיל, הנחה-לכאורה של רשלנות או נדונה כמו רשלנות, — ותשובתו של השופט מק'קדי היתה: לא! יען כי התקנה היא לא באה להגן על סוג אנשים מיוחד, אלא על הציבור בכללו, על כל נוסע מכונות, ועל כל עובר אורח, והיא מטיבה וטבעה אינה אלא רגלמנטציה משטרתית, סטטוטורית, של חובת הזהירות הכללית. השופט מק'קדי (McCardi) סוקר שם את פסקי-הדין המרובים, בהם הוכרה אבהנה זו כקריטריון מכריע, ואומר:

ג „דעתי היא, כי חוקי המכונות ותקנותיהן לא חוקקו לטובת סוג אנשים מסויים, אלו הן הוראות לטובת הציבור כולו, יהיו אשר יהיו: הולכי רגל או נוסעי מכונות, נתינים זרים או אזרחים בריטיים, בין אם הם עסוקים במלאכתם על אם הדרך, בין אם הם מטיילים או עומדים שם.“
 (per McCardie J. in Phillips v. Britannia Hygienic Laundry Co.; (1923), 1 K.B. 539 at p. 547, (11)).

ד המקרה הנדון — ממשיך השופט המלומד — דומה למקרה אחר, בו נדחתה תביעת נזיקין של אדם, אשר הוחלק ונפצע בערימת שלג שלא סולקה על ידי הנתבעים, יען כי:

ה „סעיף 29 לאקט הבריאות הציבורית (לונדון) 1891, אשר הטיל חובה על הנתבעים לפנות אשפה וכו' מן הרחובות שלהם, לא נתן בזה זכות תביעה לאדם שסבל נזק מיוחד מהפרת חובה זו.“ (שם).

ו ולמטה מן הענין מרחיב השופט מק'קדי את הדיבור על דיני האיסור והיתר של חוקי התעבורה בכלל, ומראה כי אלה בכלל אינם יכולים לשמש קנה מידה נוקשה ובטוח לקביעת רשלנות הנהיגה, למשל, חובת הנסיעה בצד שמאל (כפי שנהוג, כידוע, באנגליה). האם נסיעה בצד ימין תיראה תמיד כמעשה רשלנות? ודאי שלא! יש ואדם יראה צורך לנסוע בצד ימין לשם מניעת התנגשות, ובוז דוקא יקיים את חובת הזהירות, והוא הדין בקצב מהירות הנסיעה, גם כאן „יהא זה לפעמים לא רק רצון, אלא גם נחוק, למטרת המניעה של אחריות אזרחית, לעבור זמנית את שיעור המהירות של 20 ק"מ לשעה“. קיצורו של דבר: כל ההוראות והמידות והשיעורין שניתנו בחוקי התעבורה אינם יכולים, כשלעצמם, לשמש מודד וקריטריון לגבי חובת תשלום נזיקין, „הם מכוונים — בלשונו

השופט זילברג

פסקי-דין, כרך ז', תשי"ג/תשי"ד-1953

של מלומד אחד — אל הציבור, אל הצד המשטרתי של הענין, ואינם משפיעים על הזכות או הסעד של היחיד" (שם עמוד 549). „לפיכך סבור אני — מסכם השופט מק־קרדי — כי השופט האזורי טעה בסברו, כי העבירה גרידא על סימן 2, תקנה 6, המציאה, כשלעצמה, עילת תביעה לתובע בעד הנוקים שנגרמו לו. אם הרשות המחוקקת חפצה להטיל חובה מוחלטת על בעלי מכוניות, הרי מטרה זו מן הדין שתושג על ידי מלים ברורות באקט של הפרלמנט, ולא על ידי תקנה עמומה במקצת בעלת אופי משטרתי" (שם ע"ע 549—550).

א

פסקי-דינו של השופט מק־קרדי הגיע לבית-המשפט לערעורים, ואושר על ידו (111), 2 K.B. 832 (1923). מתוך שלושת השופטים שישבו בערעור, הצטרף השופט ביינקס באחד מנימוקיו למבחנו של השופט מק־קרדי (שם ע"ע 838, 842). השופט יאגור לא חיזה דעה על כך, ואילו השופט אטקין הסתייג במקצת מן האבחנה החדה בין „טובת הכללי" „טובת הפרט" (או הסוג), והגיע לידי אותה החלטה ממש, תוך בחינת משמעותן ומטרתן של התקנות הללו. השאלה היא מה פירושו של החוק (או התקנה): ליצור „חובה ציבורית" בלבד, של האזרח כלפי המדינה, או להעניק, אגב כך, גם זכות תביעה אזרחית, לאזרח האחר שנפגע. והתשובה היא: „הכל תלוי בהשתמעותו (construction) של החוק, במסיבות בהן ניתן ואליהן הוא מתייחס" (שם עמוד 841). אחד המבחנים לכך: אם הוא מכיל הוראת-סעד להפרת החובה; אם נקבע עונש, למשל, די לו (לחוק) שיפקיע את עצמו בעונש שנקבע. אך אין זה המבחן היחיד והמכריע. יש לשים לב ולבדוק את כל רוחו ומטרתו של החוק, ואגב בדיקה זו מגיע השופט אטקין לידי מסקנה, כי התקנות האנגליות הללו לא נתכוונו ליצור אלא חובה ציבורית בלבד.

ב

ג

ד

„אין זה מתקבל על הדעת — הוא אומר — כי המחוקק, בייפותו כוחה של רשות ממשלתית להתקין תקנות בעניני השימוש והמבנה של מכוניות, הרשה לאותה רשות להטיל חובות חדשות לטובת הפרט, ועילות תביעה חדשות בשל הפרתן, נוסף על החובות אשר כבר סודרו והותקנו על ידי המשפט המקובל לגבי אלה המביאים את כלי רכבם אל דרך המלך. ביחוד אין זה מתקבל על הדעת, כי המחוקק התכוון, בדרך זו, להטיל על בעלי כלי רכב חובה מוחלטת להחזיקם בכושר תנועה, תמיד, אפילו כאשר אין רשלנות." (שם, עמוד 842).

ה

ו

לא אכניס את ראשי בין שני ההרים הגדולים הללו, השופטים מק־קרדי ואטקין, ולא אנסה ליישב כאן את המחלוקת שביניהם. לגבי המקרה שלפנינו אין כל צורך וכל נפקא מינה בדבר, כי בין אם נלך לשיטתו של השופט מק־קרדי, בין אם נלך לשיטתו של השופט אטקין, גגיע לידי אותה מסקנה ממש. התקנות האנגליות ההן ותקנות התעבורה שלנו דומות מאד אלו לאלו, הן מבחינת גשוא ההגנה והן מבחינת המטרה והרוח שבהן — גם מפאת הבהירות או „העמעום" אין הבדל רב ביניהן — ולכן גם התקנה 11(ג) דנן, כל עוד אין הוכחת רשלנות מחוצה לה, אינה עשויה לשמש בסיס חוקי לתביעת נזיקין (השווה גם פסקי-הדין שניתן בענין, (12), 1 K.B. 497 (1947), Clarke and Wife v. Brims).

ז

אגב: גם בתקנות התעבורה שלנו ישנה הוראת עונשין, היא תקנה 115 (168 לפי ספירת „הספריה המשפטית“), אלא שתקנה זו היא תקנה חדשה שצורפה לתקנות המקוריות בשנת 1939. — כך שיש בעובדה זו פנים לכאן ולכאן לגבי הבעיה שלפנינו.

- א אציין רק, כי אילו נקראתי להכריע בפלוגתא הנ"ל, הייתי נוטה לדעה, כי המחוקק הארץ-ישראלי הלך דוקא לשיטתו של השופט מקי-רדלי, והביע את הרעיון בהגדרה האמורה בסעיף 55א של הפקודה. התנאי העיקרי הוא שם, כי החוק שאותו הפרו, מכונן היה „לטובתו או להגנתו של איזה שהוא אדם אחר“, ואם אותו „אדם אחר“ יכול להיות: או חלק מן הציבור, או הציבור כולו, הרי אין לך חוק בעולם שלא ימלא את התנאי הזה. כי כל חוק, כידוע בא להגן על איזה שהוא אינטרס, ולכל אינטרס יש בעל אינטרס, והוא: או הציבור כולו, או חלק ממנו. אמור מעתה: אותו „אדם אחר“ אשר בסעיף 55א, חייב להימנות עם סוג אנשים מסויים, הכולל את הנפגע, אך אינו מקיף את הציבור כולו, ותנאי מיוחד זה, כמובן, איננו מתקיים בכל החוקים, והוא ודאי לא נתקיים בהוראת תקנה 115(ג) לתקנות התעבורה שלנו.

ג

על יסוד כל האמור סבור אני, כי יש לדחות את הערעור.

- השופט אגרנט: הנני מסכים לפסק-דינו המנומק יפה של חברי, השופט זילברג, אמנם מסתייג אני מדברי הבקורת שמתח על גישתו של השופט המלומד, בקבעו כי, במסיבות הנדונות, לא חלה על המשיב חובת זהירות כלפי המנוח פריצקר דוקא, במקום לקבוע שהראשון חב גם חב חובה זו כלפי השני, אלא שקיים אותה במלואה, אסביר את השקפתי.

ד

- ה העבירה האזרחית של רשלנות מהווה מושג מורכב, המכיל בקרבו את היסודות של חובה, הפרה וגזק שנגרם לאדם אשר כלפיו היה המזיק חייב למלא את החובה. כפי שהטעים חברי, בכל משפט בו הוגשה תביעה המתבססת על העילה של רשלנות, בהתאם לס' 50 לפקודת הנויקים האזרחיים, הכרחי שהתובע יוכיח לא רק שהנתבע חב חובת זהירות, אלא גם שחב הוא אותה כלפי האדם שניזוק דוקא, ואולם ההכרעה בשתי השאלות הללו, שהן למעשה אחת, תלויה תמיד במסיבותיו של המקרה הנדון, והמבחן אשר יש להשתמש בו הוא: האם אדם בר-דעת רגיל, אילו היה נתון במצבו של הנתבע, היה חוזה מראש — ושוב בהתחשב עם המסיבות הנדונות — כי במעשה שנעשה עלול היה לגרום נזק לאותו אדם שנפגע בפועל.

ה

ו

- כי יש להטיל את המבחן של „חזות מראש“ (foreseeability), לאור העובדות המיוחדות של המקרה נשוא התביעה, דבר זה עולה ברורות מלשונו של הסעיף 50 גופו, הקובע — בסעיף קטן (2) — כי „חייב כל אדם חובה לכל בני אדם... שאדם נכון צריך היה לצפות — במסיבות הנדונות — כי הם עלולים להיות נפגעים — במהלך הדברים הרגיל — על ידי עשייתו... של מעשה כלשהו“.

ז

השופט אגרנט

פסקי-דין, כרך ז', חשי"ג/תשי"ד-1953

במשפט, (7) Donoghue, שהובא על-ידי חברי השופט זילברג, אמר הלורד Macmiller (ב"ע 618):

„החוק אינו מתחשב בחוסר זהירות במופשט (in the abstract) ... כאשר יש מקום לחילוקי דעות, הרי זה בקשר להכרעה בשאלה, מה הן המסיבות הקובעות יחסים כאלה בין הצדדים, אשר יש בהם, ביחסים, כדי ליצור מצד אחד, חובה לנקוט זהירות, ומהצד השני, זכות לכך, שתינקט זהירות.“

במשפט, (9) Bourhill (1943) A.C. 42 — שהוזכר אף הוא על ידי חברי — אמר אותו לורד מלומד (ב"ע 104):

„החובה לנקוט זהירות היא חובה להימנע מלעשות ... דבר אשר עשיתו ... עלולה לגרום, כתוצאה מתקבלת על הדעת וקרובה לודאי, נזק לאחרים, וחובה זו חייבים לאלה אשר אפשר לצפות הגיונית ובמידה הקרובה לודאי, כי ייגרם להם נזק אם לא תקויים החובה. לא קיים קנה-מידה מוחלט לגבי מה שנחשב הגיוני וקרוב לודאי, זה תלוי, בהכרח, במסיבות זוהי תמיד שאלה של מידה.“

(It must depend on the circumstances and must always be a question of degree).

באותו משפט הטעים גם הלורד Wright, כי „רשלנות מהווה עקרון שוטף (a fluid principle), אשר יש להחילו על התנאים ובעיות החיים המגוונים ביותר. זהו רעיון קונקרטי ולא מושג מופשט, הכרחי להתאים אותו לעובדות של המקרה המסויים“ (שם, עמוד 107).

דברי ההגדרה של הלורד אטקין, שאמרם במשפט, (7) Donoghue הנ"ל (עיין ב"ע 580) ושתורגמו על ידי חברי בפסק-דינו, אינם עומדים בסתירה לכלל האמור. הגדרה זו שני חלקים לה. בחלק הראשון נקבע כי אדם חייב לנקוט זהירות מתקבלת על הדעת כדי למנוע מעשה שהוא „יכול הגיונית לחזותו מראש“ כעלול לגרום נזק לשכנו; ובחלק השני הוגדר המושג „שכן“ ככל אדם הנפגע ממעשה הנתבע בצורה כה קרובה וכה ישירה עד שהנתבע היה „חייב, הגיונית, לראותו כנפגע כך“, שעה שכיון את לבו למעשה הנדון, בהגדרה זו, על שני חלקיה, בכלל, איפוא, המבחן של קיום אפשרות הגיונית לחזות מראש את גרימת התוצאה המזיקה לאדם שנפגע; הוה אומר — קיום אפשרות כנ"ל לאור המסיבות.

אמנם בהמשך דבריו מזכיר הלורד אטקין את דעת הפוסקים האנגלים שקדמו לו במשפט, (8) Le Lievre v. Gould — דהיינו, „שאם אדם אחד נמצא בקרבתו של אדם שני או בקרבת רכושו של האחר, מוטלת עליו חובה לא לעשות את אשר עלול לגרום נזק גופני לאותו אדם אחר או נזק לרכושו“ — ובדרך זו סומך הלורד המלומד את ידו

על הרעיון של "קירוב" (proximity) כחלק מהמבחן שיש להטילו לשם קביעת רשלנות (שם, ע' 581). אכן, הוא מוסיף ומסביר שאין לצמצם את הכושר הזה לקירוב פיזי, ואמנם המקרה שגדון על ידו ושבו מצא את הנתבע חייב ברשלנות לא היה שייך כלל לסוג העובדות של קירוב פיזי. אולם, איני סבור כי התכוון הלורד אטקין לרמוז שעה שסמך את ידו על הרעיון הנ"ל, כי בכל מקרה, בו הוכח קיום קירוב פיזי בין המזיק והניזוק סמוך לעשיית המעשה נשוא התביעה, תשמש עובדה זו גורם מכריע לשם קביעת רשלנותו של הנתבע. בלי התחשבות במסיבות האחרות והמיוחדות של אותו מקרה לאור המבחן של "חזות הגיונית מראש". לדעתי, הבעיה היסודית המתעוררת אגב השימוש בהגדרתו האמורה של הלורד אטקין נשארת תמיד: האם עקב המסיבות הנדונות נוצר יחס כה ישיר וכה קרוב בין המזיק לבין הניזוק עד שיש להסיק שהראשון צריך היה לדעת מראש, כי מעשהו עלול לפגוע בשני אם לא ינקוט אמצעי זהירות (ראה את דבריו, שם). לפיכך בהרבה מקרים — וייתכן אפילו ברובם — אמנם עלולה אותה עובדה של קירוב פיזי להכריע בכיוון קביעת רשלנותו של הנתבע אך מצב דברים זה אינו הכרחי תמיד או בכל התנאים. ונסיון החיים מלמדנו כי תיתכן גם מערכת של מסיבות השוללות את חשיבותו של גורם זה כמבחן לרשלנות לחלוטין.

ואז ועיד: במשפט Grant v. Australian Knitting Mills Ltd. (1936) (A.C. 85, 104) — בו נחתך הדין ברוח ההלכה שנפסקה במשפט Donoghue (7), הנ"ל — הזהיר הלורד Wright, כי המונח "קירוב" עלול להטעות, ושאל בכלל יש מקום להשתמש בו. אזי רק במובן זה, שקיים קשר ישיר ואמיץ בין חוסר הזהירות לבין גרימת הנזק עד כדי שלילת כל אפשרות של קיום יסוד "מרחיק" (remoteness) או של התערבות גורם מסבך, בין שתי עובדות אופרטיביות אלו, במלים אחרות, השימוש הנכון בביטוי של "קירוב" בא לשם קביעת היחס השורר בין אי נקיטת הזהירות וגרימת הנזק כיוחס של סיבה ותוצאה (ראה גם את דבריו הלורד Wright, שם, עמ' 105). הדבר בולט לעין, כי למן קביעת הקשר הסיבתי האמור ועד לזקקת מסקנת בדבר רשלנותו של הנתבע עוד עלול להיות, במקרים רבים, מרחק מה.

העולה מכל זה הוא, כי בדרך כלל אמנם יהיה כל נהג מכונית חייב חובת זהירות כלפי הולכי הרגל המצויים בתחום הפיזי של נהיגתו, באשר בדרך כלל הגיוני הוא להסיק שכל נהג כנ"ל צריך לחזות מראש שהוא עלול לפגוע באותם הולכי הרגל אם לא יודרו ליתן להם אזהרה מספקת או לא ינקוט אמצעי זהירות מתאימים אחרים. אולם כאמור, אין זה כלל נוקשה החל תמיד, והכל תלוי במסיבות המיוחדות של המקרה הנדון. בענייננו מחייב ההגיון — המדובר בשלב הסופי של המקרה, עובר לפגיעה במונח — כי המשיב יבטיח — בטרם יסיע את מכוניתו אחורה — שהדרך תהא פנויה לפניו או יתן אז אזהרה מתאימה בדבר כוונתו לנסוע באותה דרך, אילו היו אלו כל העובדות שיש להתחשב בהן, היה מקום להסיק כי המשיב חב חובת זהירות כלפי כל הולכי הרגל שנמצאו, או היו עלולים להימצא, בתחום נהיגתו, בלי יוצא מן הכלל, אולם במשפט זה קיימות מסיבות נוספות אשר מן הדין להביאן בחשבון, דהיינו: עובר לפגיעה הקטלנית

תש"ג/חש"ד 1953

השופט אסא

התרחשה שיחה מסויימת בין המשיב והמנות, אשר בה הורה פריצקר למשיב שיסיע את מכונתו בזמן ובכיוון בו הסיעה. עובדה זו היא הנותנת, כי על אף השתייכותו של המנות לסוג של הולכי הרגל המצויים בתחום נהיגתו של הנהג, לא חב המשיב כלפיו כל חובת זהירות, כאשר לאור מתן ההוראה הנ"ל על ידי פריצקר למשיב עובר להסעת המכונת אחורה, לא יכול היה זה האחרון, בשום פנים, להעלות על דעתו שהמנות עלול להימצא בשטח נהיגתו, או שהוא, המשיב, עלול לפגוע בו.

כאן עלי לציין, שאני מתקשה לרדת לסוף ההשקפה, כי מתן אותה הוראה מטעם פריצקר כמוהו כמילוי חובת זהירות שהיתה מוטלת, כביכול, על המשיב כלפי המנות. הנכון הוא, שהמשיב לא נקט בפועל שום צעדי זהירות, כאשר הסיעה, או אמר להסיע, את המכונת אחורנית, ועובדה זו היא המשמשת סיבה — לאו דוקא הסיבה היחידה — לפגיעה במנות; וכמובן זה קיים "קירוב" בין חוסר הזהירות של המשיב לבין התוצאה הקטלנית. ואולם העובדה, שהמשיב לא השתמש באמצעי זהירות כל שהם ועל ידי כך גרם למה שגרם, אין פירושה שהיה חייב, כלפי הקרבן, לנקוט זהירות. כפי שאמר הלורד Wright במשפט (13), Grant הנ"ל (שם, ע' 103): "אם המעשה טומן בחובו חוסר זהירות, עדיין לא תיווצר עילה מיוסדת של רשלנות, אלא אם קיימת החובה להיות זהיר". כאמור, דעתי היא, שהשיבותה של אותה שיחה שהתנהלה בין המשיב והמנות, בה נתן זה לראשון את "הסימן הירוק" להסיע את מכונתו אחורה, נעוצה דוקא בכך, שהיא שללה קיום כל חובה מטעם המשיב להיות זהיר כלפי פריצקר כאשר הסיע את המכונת בכיוון ובצורה שבהם הסיעה — וזאת פשוט מפני שעקב ההתנהגות הנ"ל מצד המנות לא יכול היה המשיב לחזות מראש, הגיונית, כי הראשון ימצא בדרך בה נסע השני כדי להגיע למקום בו התכוון להוריד את כמות החצץ הטעון במכונתו.

יתר על כן, אני נוטה לחשוב כי אילו היה המצב המשפטי, שהמשיב חב חובת זהירות כלפי המנות, כי אז מן הדין היה להחליט שהפר חובה זו, הואיל ואת הסיבה שגרמה לתוצאה הקטלנית שקרתה, יש לייחס — לפחות באופן חלקי — לחוסר הזהירות שהוכיח המשיב בשעת מעשה.

מסקנתי הטופית היא, איפוא, שהמשיב פטור מכל אחריות אזרחית בענין זה, כאשר, לאור המסיבות המיוחדות שצויינו לעיל, לא חב כל חובת זהירות כלפי המנות פריצקר. הוספתי את דברי אלה מפאת חשיבותה של הבעיה עליה הוסבר, אם כי במשפט זה — בין אם נלך לשיטתו של חברי השופט זילברג ובין אם נקבל את הגישה בה דגל השופט המלומד — התוצאה תהא אחת: פטור המשיב מאחריות כספית כלפי המערערים.

מהנימוק הנזכר ולאור יתר הנימוקים שפירטם השופט זילברג, מסכים אני כי יש לדחות את הערעור.

השופט אסא: מסכים אני לפסקדינם של חברי הנכבדים השופטים ד"ר זילברג וד"ר אגרנט, שיש לדחות את הערעור. ואשר לנקודה שבה נחלקו — רואה אני את דבריו של חברי ד"ר אגרנט, כיון שהמנות פריצקר עצמו נתן לו, למשיב, את ההוראה להסיע

נעה פריצקר ואח' נגד משה פרידמן

ע"א 224/51

השופט אסף

פסק-דין, כרך ז', תשי"ג/תשי"ד-1953

את מכוניתו אחורה בסימטא צרה זו, שלא היה בה מקום לנסות ימין ושמאל. היה המשיב יכול להניח בבירור, שפריצקר עצמו ייזהר ויזהר שהמכונית לא תפגע בו, ועל כן לא חלה עליו חובת זהירות כלפיו.

א לפיכך הוחלט לדחות את הערעור ולהיב את המערערים בהוצאות המשפט בסכום כולל של 50 ל"י.
ניתן היום, כ"ז בתמוז, תשי"ג (10.7.1953).

ב

ג

ד

ערעור פלילי מס' 110/53

סנדור גולדמן נגד היועץ המשפטי לממשלת ישראל

ה בבית-המשפט העליון כבימ"ש לערעורים פליליים (3.7.53, 15.7.53)

לפני השופטים זילברג, אסף, לבדוי

שהותו היתרה של האזרח בחוק-לארץ — תקנות-שעת-חירום (יציאה מהמדינה), תש"ח-1948, תקנות 8(ג), 2(ג) — פקודת סדרי השלטון והמשפט, תש"ח-1948, סעיפים 9(א), 9(ג) — פקודת הארכת תוקף של תקנות שעת-חירום (יציאה לחוץ-לארץ), תש"ט-1948, סעיף 1 — תקפן של התקנות שהוארכו על ידי פקודת חוק של מועצת המדינה הזמנית — תוספת לתקנות-שעת-חירום (יציאה לחוץ-לארץ), תש"ח-1948, תקנה 10 — תקנות-שעת-חירום (רישום תושבים), תש"ח-1948 (כפי שהוארכו על ידי פקודת הארכת תוקף של תקנות-שעת-