

1. להק תעופה בע"מ ח.פ. 513740415
2. שפירית תעופה בע"מ ח.פ. 511191595
מרחוב דרך יפו 157, חיפה 3525126
באמצעות בא כוחן עוה"ד חיים קליר ואח'
מרחוב קויפמן 1, תל אביב 61500, ת.ד. 50092
טלפון: 03-5176626, פקס: 03-5177078

המבקשות ברע"א 8499/15
והמשיבות ברע"א 8778/15

נגד

מגדל חברה לביטוח בע"מ ח.פ. 520004896
מרחוב אפעל 4, פתח תקווה 4951104
באמצעות באי כוחה נשיץ, ברנדס, אמיר ושות', עורכי דין
מרחוב תובל 5 תל אביב 6789717
טלפון: 03-6235000, פקס: 03-6235005

המשיבה ברע"א 8499/15
והמבקשת ברע"א 8778/15

עמדת היועץ המשפטי לממשלה

בהתאם להחלטת בית המשפט הנכבד מיום 17.4.2016, ומכוח סעיף 1 לפקודת סדרי הדין (התייצבות היועץ המשפטי לממשלה) [נוסח חדש], מתכבד היועץ המשפטי לממשלה להגיש את עמדתו ביחס לסוגיות הכלליות העולות בהליכים שבכותרת.

עמדת היועץ המשפטי לממשלה מוגשת לאחר שבדיון שהתקיים ביום 11.7.2016, קבע בית המשפט הנכבד כי "נוכח הסוגיות הכלליות העולות בבקשות שבפנינו - נבקש מהיועץ המשפטי לממשלה כי ישקול התייצבות בהליכים ויביע עמדותיו במכלול".

א. רקע עובדתי כללי

1. המבקשות ברע"א 8499/15 והמשיבות ברע"א 8778/15 (להלן: "החברות" או "להק תעופה") הן חברות עסקיות המוכרות שירותי תעופה במסוקים. בשנת 2007 התקשרו החברות בהסכם עם מגן דוד אדום (להלן: "מד"א"), שבמסגרתו סוכם, כי החברות תבצענה עבור מד"א פינוי של פצועים ונפגעים במסוקים שברשות החברות (תנאי ההסכם יפורטו להלן).

2. המבקשת ברע"א 8778/15 והמשיבה ברע"א 8499/15 (להלן: "מגדל"), היא חברה המנפיקה פוליסות ביטוח שונות, ובין היתר היא מנפיקה פוליסות ביטוח חובה בהתאם לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש],

תש"ל-1970 (להלן: "פקודת הביטוח"), וחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה – 1975 (להלן: "חוק הפיצויים").

א.1. בעבר: פינוי באמצעות חיל האוויר

3. בטרם התקשרו החברות עם מד"א, היו הפינויים המוטסים של פצועים ונפגעים מתבצעים בעיקר על ידי צה"ל, באמצעות חיל האוויר. מטבע הדברים, הזמינות והנגישות של מסוקי צה"ל הייתה תלויה בפעילות חיל האוויר, והזנקה של מסוק הייתה נתונה לשיקול דעתו הבלעדי. כמו כן, מבחינה פרוצדורלית-טכנית, הזנקה מסוק של חיל האוויר לשם פינוי נפגע אזרחי, מסורבלת יותר מאשר הזנקה מסוק על ידי מד"א באמצעות החברות.

א.2. הסכם אבנר

4. בשנת 2000 נחתם הסכם בין תאגיד אבנר, אשר ייצג את כלל חברות הביטוח המבטחות בביטוח חובה, לרבות מגדל, לבין משרד הביטחון (להלן: "הסכם אבנר"). בהסכם הכירו חברות הביטוח בחובתן לשאת בעלויות פינוי מוטס של נפגעי תאונות דרכים, ונקבעו תעריפים שונים לשעת טיסה, בהתאם לסוג המסוק הצה"לי שייעשה בו שימוש. בפתח הסכם אבנר, הוסכם על ידי הצדדים:

"הואיל ועפ"י חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 ועפ"י חוק לתיקון דיני הנזיקין האזרחיים (הטבת נזקי גוף), תשכ"ד-1964 ועפ"י חוק עשיית עושר ולא במשפט, תשל"ט-1979 זכאי המשרד להטבת הנזק בגין הפעלת המסוקים לצורך פינוי מבוטחי "אבנר" וחברות הביטוח לבתי החולים..."

5. עוד סוכם בהסכם אבנר, כי חברת ביטוח לא תוכל להיפטר מדרישות התשלום שיומצאו לה על ידי משרד הביטחון, אלא אם תוכיח "כי לא מוטלת עליה חבות משפטית מסיבה כלשהי ואו כי הכיסוי הביטוחי אינו תקף" (סעיף 4.1), וכן אם הוברר כי תאונת דרכים הייתה גם תאונת עבודה (סעיף 4.2). בהסכם אבנר אין תניה המאפשרת לחברות הביטוח להיפטר מתשלום בגין פינוי מוטס, בטענה לפיה הפינוי המוטס לא היה הכרחי או נצרך.

6. במסגרת הדיון בהליך דן, נטען, כי חברות הביטוח שלמו אך כ- 30% מהדרישות שהופנו אליהם ממשרד הביטחון.

א.3. ועדת שיינין

7. בשנת 2005 מינה שר התחבורה ועדת מומחים מדיסציפלינות שונות, בראשות ד"ר יעקב שיינין, על מנת לגבש המלצות למלחמה בתאונות הדרכים (להלן: "ועדת שיינין"). ועדת שיינין הגישה בחודש יולי 2005 תכנית

לאומית רב שנתית, שבגדרה גובשו המלצות שונות, שתכליתן להגיע לרמת הבטיחות של המדינות המובילות בתחום תוך 10 שנים. אחד היעדים של התוכנית היה הורדת מספר ההרוגים בתאונות דרכים ל-360 בשנה תוך חמש שנים, ואל מתחת ל-300 הרוגים בשנה תוך 10 שנים (ר' עמ' 8 לדו"ח ועדת שיינין (נספח ג' לבקשה מטעם להק תעופה)).

8. בפרק 7.6 לדו"ח ועדת שיינין נאמר, כי טראומה היא גורם המוות העיקרי בקרב צעירים עד גיל 45. תאונות הדרכים גורמות ל-25% מכלל הפצועים המאושפזים במרכזי הטראומה בישראל וכי 44% מהפצועים קשה וקשה מאוד הם נפגעי תאונות דרכים. הוועדה ציינה, כי **"בהשקעה קטנה מאד, יחסית לעלויות הכבדות הנגרמות מהרג והיפגעות בדרכים, ניתן לשפר זמני תגובה של אמבולנסים וצוותי רפואה וחילוץ, כולל הפעלה נבונה של מסוקים בזמינות גבוהה באזורי ארץ מרוחקים"**. עוד המליצה הוועדה, על **"הבטחת פינוי מוטס מאזורי ארץ מרוחקים – ערבה ונגב, גליל עליון ורמת הגולן"** (ר' עמ' 64-65 לדו"ח ועדת שיינין (נספח ג' לבר"ע להק תעופה)).

9. מרבית המלצות ועדת שיינין קיבלו תוקף בהחלטת ממשלה מס' 3917, מיום 17.7.2005, שבגדרה הוחלט **"לפעול להבטחת פינוי מוטס באזורים מרוחקים בארץ"**. על מנת ליישם את דו"ח ועדת שיינין אף נחקק חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הוראת שעה), תשס"ו - 2006, אולם יש לציין כי החוק לא יישם את הדו"ח על קרבו וכרעיו.

א.4. ההסכם עם מד"א

10. כפי שעולה, בין היתר, מדו"ח ועדת שמיס, החברות נוסדו על מנת לבסס שירות פינוי מוטס "אזרחי" ומידי. בהתאם להסכם שנכרת בין החברות למד"א בשנת 2007 (להלן: **"ההסכם עם מד"א"**) סוכם, כי החברות תבצענה פינויים מוטסים של פצועים ונפגעים, בהתאם להנחיותיה והוראותיה של מד"א. במסגרת ההסכם עם מד"א סוכם, כי העניינים הקשורים ברפואה ובמתן עזרה ראשונה יהיו בתחום שיקול דעתה הבלעדי של מד"א. יחד עם זאת, נקבע שהחברות תשאנה בעלויות שונות של מד"א הקשורות בהפעלת שירות הפינוי המוטס, וכי גביית התשלומים ממקבלי השירות או מבטחיהם תהא באחריות החברות (ר' סעיף 4.1.8 להסכם עם מד"א).

א.5. הצעות חוק לתיקון חוק הפיצויים

11. ביום 28.7.2008, הציעו מספר חברי כנסת בהצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון-תשלום בשל פינוי באמצעות מסוק), התשס"ח - 2008 לתקן את חוק הפיצויים. הצעת החוק בקשה לתקן את סעיף 5(ב)(1)

לחוק הפיצויים, כך שלאחר המילים "בבית חולים" יבוא "והוצאות בשל פינויו לבית חולים באמצעות מסוק". הממשלה התנגדה להצעת חוק זו, שכן אף ללא התיקון, חוק הפיצויים מחייב את חברות הביטוח - המבטחות בביטוח חובה - לשלם בגין פינויו המוטס של נפגע תאונת הדרכים (ר' למשל בעמ' 6 לפרוטוקול וועדת הכנסת מיום 2.11.2008 בנספח ז' לבר"ע להק תעופה). בשנים שלאחר מכן נעשו מספר ניסיונות נוספים לקדם הצעת חוק זו, אולם ניסיונות אלה לא צלחו.

א.6. ועדת שמים

12. בשנת 2009, מינה משרד הבריאות ועדה, שתפקידה לבחון את הצורך בשירות פינוי רפואי בהיטס על ידי גורם אזורי. בראש הוועדה עמד ד"ר ארי שמים, מנהל בית החולים הכללי שיבא (להלן: "ועדת שמים"). הרכב הוועדה כלל רופאים מהתמחויות שונות וכן את הפרמדיק הראשי במד"א. **יש להדגיש, כי בהרכב הוועדה לא נכללו גורמים ממשרדים ממשלתיים אחרים, לרבות גורמים מטעם אגף שוק ההון במשרד האוצר וגורמים מטעם משרד התחבורה.**

13. מטרות ועדת שמים, בין היתר, היו לקבוע מה הם הקריטריונים לפינוי מוטס במדינת ישראל בשעת שגרה, הן לגבי נפגעי טראומה והן בהעברות בין בתי חולים; לקבוע את יעדי הפינוי המוטס; לקבוע את ההשלכות של פעילות הפינוי בשגרה וכניסת חברה אזורית על הפינוי בחירום; לקבוע מה הם היקפי הפינוי הצפויים (טראומה, חולים, העברות) ומהי המשמעות הכלכלית של היקפי הפינוי הצפויים.

14. ועדת שמים המליצה, בין היתר, את ההמלצות הבאות (ר' נספח ד' לבר"ע להק תעופה):

14.1 "קיים צורך במערך פינוי בהיטס אזורי במדינת ישראל במקביל למערך הפינוי בהיטס של צה"ל לצרכים המוגדרים עפ"י קריטריונים גיאוגרפיים ורפואיים...".

14.2 "באזורים גיאוגרפיים מסוימים: בדרום הארץ... – אזור הערבה התיכונה והנגב ובצפון הארץ – רמת הגולן ואצבע הגליל, יש יתרון לפינוי בהיטס על פני פינוי רכוב בהם יש נחיצות לפינוי בהיטס במתכונת רמה א'..."

14.3 נקבעו שלושה קריטריונים להפעלת פינוי מוטס:

14.3.1 "רמה א' - פינוי מוסק כבריירת מחדל - הזנקת מסוק עם קבלת הדרישה לסיוע רפואי. במקביל הזנקה של אמבולנס נט"ן/אט"ן או אמבולנס רגיל. לצוות הקרקעי המגיע לשטח סמכות לביטול המסוק לשיקול דעתו". זאת, כאשר נפגע או חולה דחוף מצוי במרחק של יותר מ-40 דקות לבית חולים קרוב, או נפגע עם פגיעת ראש מבודדת כגון ירי או חבלה קלה ישירה, או שמדד גלאזגו (סולם להערכת הכרה) נמוך מ-10, והנפגע נמצא במרחק גדול מ-30 דקות נסיעה ממרכז נוירוכירורגי (ר' עמ' 13).

- 14.3.2 **"רמה ב' - פינוי מוסק כאופציה - הזנקת מסוק לאחר הגעת הצוות הקרקעי ולפי שיקול דעתו".** זאת במקרים שונים שפירטה הוועדה: נפגע עם סימני חבלת ראש כאשר מרחק הנסיעה לבית חולים קרוב, שאינו מרכז נוירוכירורגי, עולה על 20 דקות; פצוע מתעכב בשל הצורך בחילוץ ממושך ועוד (ר' עמ' 13).
- 14.3.3 **רמה ג' - מצבים מיוחדים - אר"ן העברות בין בתי חולים - פינוי קרקעי כברירת המחדל".**
- 14.3.4 עוד קבעה ועדת שמיס, כי היא "...מודעת לביקורת של חברות הביטוח וקופות החולים בהתייחס להפעלת מערך הפינוי בהיטס בשנה האחרונה, מאז הקמת חברת "להק תעופה". אשר על כן, בחנה הוועדה את כלל הפינויים בהיטס שבצעה להק תעופה, הן ביחס לסנכרון בהפעלת הצוותים הקרקעיים של מד"א אל מול הפינוי המוטס, והן ביחס להפחתה בהזנקות סרק, ומצאה כי שיתוף הפעולה הגיע למודל הפעלה סביר אשר יכול להטמיע ולעמוד בקריטריונים אותם קבעה הוועדה. יחד עם זאת, אין בקביעה זו משום המלצה בדבר הגורם האזרחי שעליו להפעיל את מערך הפינוי בהיטס אזרחי במדינת ישראל" (ר' עמ' 7 – 8 לדו"ח ועדת שמיס).
- 14.3.5 העלות השנתית הכוללת לעלות פינוי מוטס, על בסיס הפעלת 2 אתרים היא כ-16 מיליון ש"ח. עלות פינוי בודד על בסיס הקריטריונים אותם קבעה הוועדה עומד על 40 – 88 אלף ש"ח (ר' סעיף 14 בעמ' 8 לדו"ח ועדת שמיס).
- 14.3.6 ועדת שמיס קבעה, שמבחינה מקצועית-רפואית היא אינה רואה הבדל בין פצועים מתאונות דרכים לפצועים אחרים הנזקקים אף הם לפינוי מוטס. לפיכך, המליצה ועדת שמיס שהוצאות הפינוי המוטס ימומנו בהתאם להתפלגות הצרכנים אל מול המבטחים השונים. משרדי האוצר והבריאות ייבחנו מודלים שונים למקורות המימון הנדרש לרבות באמצעות הגדלת **"סל הבריאות" במנגנון של טכנולוגיה חדשה"** (ר' סעיף 15 – 16 בעמ' 8).
- 14.3.7 ועדת שמיס המליצה גם על מודל, לפיו ימומן הפינוי המוטס על ידי הכלל, וזאת על ידי הגדלת עלות רישיון הרכב ב-4 ש"ח או הגדלת עלות ביטוח החובה בשיעור דומה (ר' סעיף 17 בעמ' 8). יש להדגיש, כי ועדת שמיס ציינה בתחילת הדו"ח מטעמה, כי נושא קביעת מקורות המימון לפינוי המוטס לא היה אחד מהנושאים בו היה עליה לדון, והצעה זו, ככל הנראה, הוצעה על ידה בבחינת למעלה מן הצורך (ר' עמ' 5 לדו"ח ועדת שמיס; יצוין שוב, כאמור, כי משרד התחבורה והממונה על שוק ההון במשרד האוצר לא היו שותפים לוועדת שמיס).

14.3.8 ועדת שמיס עמדה גם על הקושי שנוצר, עקב התכחשות חברות הביטוח לדרישות התשלום שמעבירה להם חברת להק תעופה, והמליצה כי בתקופת הביניים תישמר פעילותה הקיימת של להק תעופה, ובד בבד יסוכם בדחיפות נושא הקצאת מקורות הגישור לתפעולה (ר' עמ' 9).

א.7. היחס בין חוק ביטוח בריאות ממלכתי, תשנ"ד – 1994 לבין חוק הפיצויים ופקודת הביטוח

15. לאחר חקיקת חוק ביטוח בריאות ממלכתי, תשנ"ד-1994 (להלן: "**חוק ביטוח בריאות ממלכתי**"), תושבי ישראל מבוטחים בביטוח בריאות וזכאים לקבל את סל שירותי הבריאות כמפורט בתוספת השנייה ובצו לפי סעיף 8(ז) לפי חוק ביטוח בריאות ממלכתי.

16. עד לשנת 2010, קופות החולים העניקו טיפולים רפואיים שונים הנכללים בסל הבריאות לנפגעי תאונות דרכים, ולאחר מכן הגישו תביעות שיבוב פרטניות בגין טיפולים רפואיים כאמור, נגד חברות הביטוח האחראיות מכוח פוליסות החובה שהונפקו על ידן (ר' סעיף 22 לחוק ביטוח בריאות ממלכתי המאפשר לקופות החולים שנתנו שירותי בריאות לאדם שנפגע ממזיק, להיפרע מהמזיק או ממבטחו את הטבת הנזק).

17. ביחס לפיצויים בגין עלויות טיפולים רפואיים אשר אינם נכללים בסל הבריאות, נפסק שנפגע תאונת דרכים זכאי לתבוע את עלותם מחברת הביטוח (ע"א 5557/95 **סהר חברה לביטוח בע"מ נ' אלחדד** פ"ד נא (2) 724 (1997) (להלן: "**הלכת אלחדד**")).

18. עקב ההתדיינות המשפטית המרובה בין קופות החולים לחברות הביטוח, נחקק בחוק ההתייעלות הכלכלית (תיקוני חקיקה ליישום התכנית הכלכלית לשנים 2009 ו-2010), ס"ח תשס"ט 2203, תיקון לפקודת הביטוח וחוק הפיצויים (להלן: "**חוק ההתייעלות הכלכלית**"). חוק ההתייעלות הכלכלית קבע שחבות חברות הביטוח לתשלום נזקי גוף מכוח פקודת הביטוח וחוק הפיצויים, אינה כוללת את שירותי הבריאות הכלולים בסל הבריאות (ר' למשל סעיף 3(ה) לפקודת הביטוח; סעיף 2(ב1) לחוק הפיצויים). בד בבד, נקבע מנגנון להעברת סכום קבוע המתעדכן משנה לשנה, שיועבר מחברות הביטוח לקופות החולים, המשקף את "**עלות אספקת השירותים הרפואיים לנפגעי תאונות דרכים הניתנים בידי קופות החולים**" (ר' סעיפים 12ד-12ו לחוק הפיצויים). חקיקת החוק שמה קץ להתדיינות המשפטית האמורה, שהכבידה על מערכת המשפט שלא לצורך.

א.8. אין מחלוקת שככלל על חברות הביטוח לשפות בגין פינוי נפגעי תאונות דרכים לבתי החולים

19. בהתאם לפריט 28 לתוספת השנייה לחוק ביטוח בריאות ממלכתי, "**מבוטח המוסע לבית חולים באמבולנס של מד"א יקבל החזר מלא של ההוצאה תמורת קבלה במקרה שאושפז**". אשר על כן, במקרים בהם מפונה נפגע תאונת הדרכים באמבולנס לבית החולים, אם אושפז, על קופת החולים לשלם את הוצאות

האמבולנס. חברת הביטוח אינה משיבה לקופת החולים את הוצאות האמבולנס באופן פרטני, אלא נושאת היא מדי שנה בתשלום חד פעמי של "עלות אספקת השירותים".

20. במידה שהפינוי באמבולנס לא הסתיים באשפוז, על חברת הביטוח לשפות את הנפגע בגין עלות פינוי באמבולנס לבית חולים, שכן תשלום זה אינו נכלל בסל שירותי הבריאות (הלכת אלחדד).

21. בהתאם לכך, ביום 13.5.2010 קבע הממונה על שוק ההון, ביטוח וחיסכון במשרד האוצר (להלן: "הממונה"), במכתבו למנהלי חברות הביטוח כי -

"בהמשך לתיקון חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה – 1975 לעניין הנושא שבנדון, נבקש להבהיר כי אין בהעברת האחריות המימונית לשירותים הניתנים לנפגעי תאונות דרכים על-ידי קופות חולים הכלולים בתוספת השנייה לחוק ביטוח בריאות ממלכתי, התשנ"ד- 1994 ולצו לפי סעיף 8 (ז) לחוק האמור (להלן – סל הבריאות), כדי לגרוע מאחריותן של חברות הביטוח להמשיך לכסות שירותים שאינם כלולים בסל הבריאות, לרבות פינוי נפגעי תאונות דרכים באמצעות אמבולנס לבן אשר לא הסתיים באשפוז וכן פינוי מוסק. לאור האמור לעיל, בכוונתנו לבחון בהתאם את עדכון עלות אספקת השירותים שנקבעה בהודעת שר האוצר..." (ההדגשה אינה במקור – א.י.).

22. בהתאם להוראת הממונה, חברות הביטוח חבות לפי חוק הפיצויים בתשלום הוצאות פינוי נפגעי תאונות דרכים במקרים שעלויות הפינוי אינן כלולות בסל שירותי הבריאות, וזאת הן לעניין פינוי "רכוב" והן לעניין "פינוי מוסק" (ר' סעיף 2(ב) לחוק הפיקוח על שירותים פיננסיים (ביטוח), תשמ"א – 1981 הקובע את המעמד הנורמטיבי שיש להוצאות הממונה).

23. בגדרי ההליכים שבנדון, אין מגדל חולקת על חובתה העקרונית לשפות בגין הוצאות פינויים של נפגעי תאונות דרכים במסוק לבתי החולים. יחד עם זאת, לטענת מגדל אין היא חבה לשאת בעלויות פינוי מוטס, כאשר עצם הפינוי במסוק, לאור הממצאים הרפואיים המתגלים בזירת תאונת הדרכים, אינו סביר.

9.א. פינוי במסוק של נפגעים שלא נפגעו בתאונת דרכים

24. עלויות שירות הפינוי המוטס בגין נפגעים או חולים, אשר הם נפגעי תאונות עבודה וזקוקים לפינוי במסוק, ממומנת במלואה על ידי המוסד לביטוח לאומי. החברות אף הציגו ראיות לכך שהמוסד לביטוח לאומי משלם להן עבור פינויים של נפגעי תאונות עבודה (ר' סעיף 21 לבר"ע להק תעופה).

25. עלויות שירות הפינוי המוטס בגין נפגעים אשר אינם נפגעי תאונות דרכים או תאונות עבודה, מעביר משרד הבריאות למד"א, תשלום חד פעמי, מדי שנה, של כ-4 מיליון ש"ח (ר' סעיף 21 לבר"ע להק תעופה; סעיף 7 לתשובת מגדל).

10.א. דו"ח מבקר המדינה

26. הצדדים להליך צירפו אף את דו"ח מבקר המדינה לשנת 2010 (להלן: "דו"ח המבקר"), אשר התייחס לסוגיה שבנדון. לעניין מימון שירות הפינוי המוטס, צוין בדו"ח המבקר, כי מיום הפעלתו נתקל השירות בקשיי מימון. משרד הבריאות לא קבע למד"א תעריף לפינוי באמצעות מסוקים, וכמו כן לא קבע "קריטריונים המקובלים על חברות הביטוח". עוד צוין כי במקרים מסוימים לא הסכימו חברות הביטוח לממן את עלויות הפינוי של נפגעי תאונות דרכים במסוקים, בטענה שלא הייתה הצדקה רפואית לפינוי במסוק. עוד נאמר בדו"ח המבקר, שגם הפינוי המוסק של חולים ונפגעים אחרים, שאינם נפגעי תאונות דרכים, לא הוסדר בשום צורה, למרות הצורך שיש בכך (ר' נספח 6 לבר"ע מגדל).

ביחס לדו"ח המבקר, יציין היועץ המשפטי לממשלה, כי דו"ח זה אינו ראיה קבילה. מבלי לגרוע מהאמור, ומאחר שהדו"ח כבר צורף על ידי הצדדים להליך, יש לציין שהחל משנת 2011 התקשרה המדינה בהסדר כולל עם מד"א להעברת מימון מתקציב המדינה, המבטיח את פינויים המוסק של נפגעים וחולים שאינם נפגעי תאונות דרכים או נפגעי תאונות עבודה. ביחס לנפגעי תאונות דרכים, על חברות הביטוח, המבטחות בביטוח חובה, לממן את שירות הפינוי המוסק, וזאת כפי שיפורט להלן.

ב. ההליכים שבנדון

ב.1. פסק דינו של בית משפט השלום

27. במסגרת ת"א 32354-03-12, שהוגשה ביום 19.3.2012, לבית משפט השלום ברמלה, תבעו החברות את מגדל, בגין שמונה מקרים של פינוי מוטס שביצעו ואשר ביחס אליהם לא שילמה מגדל את הוצאות הפינוי המוטס אותן דרשו, וזאת חרף היותה המבטחת האחראית מכוח פוליסות חובה שהונפקו על ידה.

28. בשלושה מתוך שמונת המקרים הנ"ל, שילמה מגדל באופן חלקי את הוצאות הפינוי המוטס (להלן: "פינויים שאינם שנויים במחלוקת"). בחמישה מתוך המקרים הנ"ל לא שילמה מגדל כלל את הוצאות הפינוי המוטס (להלן: "פינויים שנויים במחלוקת"). סך ההוצאות שתבעה להק תעופה הגיעו לשיעור של 315,444 ש"ח נכון ליום הגשת התביעה (ר' עמ' 8-9 לפסק דין השלום).

29. מגדל כפרה בחובתה לשלם את הסכומים הנתבעים והעלתה לפני בית משפט השלום טענות שונות.

30. בפסק דין מפורט ומנומק, סקר בית משפט השלום את הוראות החוק הנצרכות לעניין וביניהן את פקודת הביטוח, חוק הפיצויים, חוק ביטוח בריאות ממלכתי וחוק ההתייעלות הכלכלית (שנכנס לתוקף ביום 1.1.2010), חוק מגן דוד אדום, תש"י-1950 (להלן: "חוק מגן דוד אדום") והחוק לתיקון דיני הנזיקין האזרחיים (הטבת נזקי גוף), תשכ"ד-1964 (להלן: "חוק ההטבה"). כמו כן, סקר בית משפט השלום את עיקרי המלצת הוועדות

שעסקו בסוגיית פינוי מוטס אזרחי לנפגעים במדינת ישראל. בית משפט השלום אף סקר את ממצאי העדויות של 15 העדים שהעידו לפניו.

31. בית משפט שלום קבע, שהמודלים הכלכליים שהציעו הוועדות השונות למימון הפינוי המוסק אינם דנים במצב המצוי, אלא במצב הרצוי לדעתן, כך שמימון הפינוי המוסק ימומן מהעלאת מיסים. המדינה לא פעלה להעלאת מיסים והיא מתנגדת לכך.

32. לפי הדין המצוי, חובתו של מבטח לפי פקודת הביטוח וחוק הפיצויים לפצות את הנפגע בתאונת דרכים באופן אבסולוטי בגין כל נזק גוף שייגרם לו. עוד קבע בית משפט השלום כי **"חלק מאחריות המבטח כלפי נפגע תאונת דרכים הוא פינוי הנפגע לבית חולים לקבלת טיפול רפואי"** (ר' עמ' 25 ש' 11-12). בקביעה זו נסמך בית משפט השלום על הקביעות הבאות:

32.1 בהתאם להלכה הפסוקה, טיפולים אשר אינם מכוסים במסגרת אחריות קופת החולים בה מבטח הנפגע, זכאי הנפגע לתובעם מהמזיק ומבטחו (הלכת אלחדד). מאחר שפינוי מוטס אינו כלול בסל הבריאות, ממילא על חברות הביטוח לפצות את הנפגע בגין הטסתו לבית חולים (ר' גם דברי בית משפט השלום בעמ' 29 לפסק דינו).

32.2 עמדת הממונה מיום 13.5.2010, שם ניתנה הוראה לחברות הביטוח לשלם את הוצאות הפינוי המוסק.

32.3 אף תאגיד אבנר, שייצג את כלל חברות הביטוח המבטחות בביטוח חובה, היה סבור שפינוי מוטס של נפגעי תאונות דרכים כלול בהתחייבויות חברות הביטוח, שכן תאגיד אבנר התקשר בהסכם עם משרד הביטחון, בטרם הוקמה להק תעופה, לפינוי מוטס של נפגעים בתאונות דרכים.

32.4 בית משפט השלום למד עוד על אחריותן של חברות הביטוח לפינוי נפגעי תאונות דרכים במסוק, אף מדבריו של מר שמואל מלכיס, נציג איגוד חברות הביטוח, בדיון שהתקיים ביום 2.11.2008 בוועדת הכלכלה של הכנסת (ר' עמ' 28-29 לפסק דינו של בית משפט השלום).

33. בית משפט השלום התייחס להוראות ההסכם עם מד"א, במסגרתו הסכימו הצדדים לפעול במשותף להעמדת שירות פינוי רפואי בהיטס לרשות הציבור, כאשר השירות כולל **"פינוי בהיטס באמצעות מסוקים, של חולים ונפגעים, ומבלי לגרוע מכלליות האמור, פינוי של נפגעי תאונות דרכים ופעולות איבה"**. על פי ההסכם עם מד"א, על החברות לספק ולתחזק מסוקים לפינוי אווירי, בעוד על מד"א לדאוג לפרמדיקים שיוכשרו לפינוי אווירי ולתפעול הציוד הרפואי שיוצב במסוקים. כן הוסכם, כי החלטה בדבר הזנקת מסוק לשם פינוי רפואי תתקבל אך ורק על דעת מד"א. החברות התחייבו לשלם למד"א בגין השירותים שהאחרונה תעמיד להן, וכי עליהן לגבות התמורה עבור שירותי הפינוי המוטס, ממקבלי השירות.

34. אמנם, הפסיקה במהלך השנים התייחסה למיטיב מכוח הסכם, כמיטיב המעניק הטבות לניזוק מכוח הסכם ישיר בינו לבין הניזוק. יחד עם זאת, ניתן לראות בחברות כמיטיב מכוח הסכם, וזאת חרף העובדה

שההסכם במקרה דנן הינו הסכם בין החברות למד"א, שכן ההסכם עם מד"א הוא חוזה לטובת צד ג', וצד ג' הם הנפגעים השונים בתאונות הדרכים (עמ' 31-32 לפסק דין השלום). בית משפט השלום ביסס פסיקתו זו על סמך הקביעות הבאות:

34.1 אין מחלוקת על חיוניות השירות שנותנות החברות.

34.2 מד"א אמונה על תחום העזרה הראשונה לנפגעי תאונות דרכים. אין כל מניעה שמד"א תבצע מיקור חוץ ביחס לשירותי תעופה, והיא אף מוסמכת לכרות חוזים בהתאם לסעיף 2(ג) לחוק מגן דוד אדום. זאת בפרט לאור אי מומחיותה של מד"א בענייני תעופה (ר' הערת בית משפט השלום בעמ' 35 ש' 29 – 31).

34.3 ההזנקה של מסוקים לאוויר מצויה בשיקול דעת מד"א בלבד. משכך, אין כל חשש שהחברות תבצענה הזנקות רבות של מסוקים, אך כדי להשיא את רווחיהן.

34.4 מומחים כלכליים שונים בדקו את הוצאות החברות וקבעו כי הן סבירות ביותר.

34.5 עלויות פינוי הנפגעים, נמצאות בטווח הנמוך של "מתחם הסכומים" שקבעה ועדת שמיס לעלות פינוי מוטס בודד.

34.6 הפרוצדורה של ההזנקה של מסוקי החברות מהירה מהפרוצדורה להזנקת מסוקי חיל האוויר.

35. עוד קבע בית משפט השלום כי ניתן לראות בחברות כמיטיבות אף מכוח "התנדבות" לפי סעיף 4 לחוק ההטבה. "מתנדב", לפי סעיף לחוק 4, אינו בהכרח "מי שפועל כמלכ"ר, אלא יש לפרש כמי שפורע חובו של אחר בלי שהתבקש על ידי האחר לפרוע את החוב" (עמ' 34 ש' 33-34 לפסק דין השלום).

36. בית משפט השלום עמד על כך, שהזנקת מסוק נתונה לשיקול דעתו המוחלט של מוקד מד"א, הגוף האמון על פינויים של חולים ונפגעים, לרבות נפגעי תאונות דרכים. עלות הפינוי המוטס סבירה ועולה היא בקנה אחד עם מתחם העלויות שנקבעו בוועדת שמיס ועדות היועץ הכלכלי, ד"ר מאיר אמיר, שהובא להעיד מטעם מגדל. אשר על כן, על מגדל לשלם את יתרת התשלום ביחס לפינויים שאינם שנויים במחלוקת (ר' עמ' 37 – 38 לפסק דינו של בית משפט השלום).

37. ביחס לפינויים השנויים במחלוקת, דחה בית משפט השלום את חוות הדעת של ד"ר שטיין וקבע, כי היא בבחינת חכמה לאחר מעשה. אמת המידה לפינוי אווירי היא הפרמדיק בשטח ומוקד מד"א, ולכן יש להעדיף את חוות דעתם של ד"ר טל-אור ומר ועקנין. בית משפט השלום קבע, ביחס ל-4 מתוך 5 הפינויים השנויים במחלוקת, כי הם היו מוצדקים (ביחס לפינוי החמישי לא שטחו החברות הוכחות המוכיחות כי הייתה הצדקה במקרה זה לפינוי מהאוויר).

38. עוד הוסיף בית משפט השלום, כי גם בהנחה שטעה ביחס לנחיצות הפינוי האווירי בכל אחד מ-4 הפינויים השנויים במחלוקת, עדיין יהא על מגדל לשלם, מאחר שיש לקחת טווח סביר של טעויות העלויות לקרות עקב

"מיון יתר" (over triage). אחוז הפינויים השנויים במחלוקת, אשר בוצעו על ידי מד"א ולהק תעופה, קטן בהרבה מהאחוז שנקבע בוועדת שמיס (10%).

39. לאור כל האמור, חייב בית משפט השלום את מגדל לשלם לחברות סך של 264,290 ש"ח בתוספת הפרשי הצמדה וריבית, הוצאות משפט ושכר טרחת עורך-דין.

2.2. פסק הדין בערעור של בית המשפט המחוזי

40. על פסק דינו של בית משפט השלום, ערערה מגדל לבית המשפט המחוזי. בדיון שהתקיים בערעור ביום 8.7.2015, ניתן תוקף של החלטה להצעת בית המשפט המחוזי. לפי החלטת בית המשפט המחוזי, המסד לדיון בערעור יהא כי –

"המקור החוקי לתביעת המשיבה הוא חוק הטבת נזקי גוף. הערעור יתמקד בשאלת סבירות הזמנת המסוק בכל אחד מהמקרים שנדונו בבימ"ש קמא, וסבירות ההוצאה. המערערת אינה חולקת על עצם חבותה כלפי המשיבה לפי חוק הטבת נזקי גוף לשאת בהוצאות פינוי מוטס אך שומרת על זכותה לטעון בעניין סבירות הפינוי המוטס וכל מקרה לגופו לעניין גובה ההוצאה" (ר' עמ' 7 לפרוטוקול הדיון שצורף כנספח ט' לבר"ע להק תעופה).

41. בית המשפט המחוזי פסק גם הוא כי לדידו יש לראות בחברות "מיטיב" לפי סעיף 4 לחוק ההטבה, וזאת בין אם מדובר במיטיב לפי הסכם ובין אם מדובר במיטיב "מתנדב".

42. לפי סעיף 5 לחוק ההטבה **"אין להיפרע על פי חוק זה אלא הוצאות, שכר שירות ודמי תמיכה סבירים..."**. אכן הבוחן לחיוב המזיק או מבטחו היא סבירות ההטבה. סוגיית סבירות ההטבה מעוררת שאלות בשני מישורים: הראשון, סבירות עצם הזנקת המסוק לשם פינוי הנפגע, והשני, סבירות העלות הנדרשת כשיפוי עבור קיומה של הטיסה.

43. שאלת סבירות הפינויים צריכה להיבחן על בסיס נתונים שהיו בידי מוקד מד"א בזמן אמת, דהיינו במועד ההזנקה, להבדיל ממידע שהתברר לאחר מכן בבחינת חכמה שבדיעבד. נטל הראיה מוטל על המשיבות להוכיח את סבירות ההזנקה בהתאם לכלל של המוציא מחברו עליו הראיה.

44. בית המשפט המחוזי קבע, ביחס לשניים מתוך ארבע הפינויים השנויים במחלוקת, כי החברות לא הוכיחו שהחלטה על פינוי מוטס הייתה סבירה. ביחס לשני הפינויים הנותרים קבע בית המשפט המחוזי, כי הוכח שהפינוי המוטס היה סביר.

45. לאחר מכן, דן בית המשפט המחוזי בטענה לפיה שני המקרים בהם ההחלטה על פינוי מוטס הייתה בלתי סבירה נופלים בטווח "מיון יתר" שהוערך על ידי ועדת שמיס בשיעור 10%, כאשר לפי עדויות מר וקנין מטעם מד"א וד"ר טלאור, אחוז מיון היתר בפעולת החברות ומד"א עומד על 3%-6% בלבד. בית משפט המחוזי קבע,

שחוק ההטבה קובע כי סבירות ההטבה צריכה להתברר בכל מקרה לגופו, ולפיכך יש לדחות את טענת "מיון היתר".

46. ביחס לסבירות עלויות הפינוי, לא מצא בית המשפט המחוזי להתערב בממצאי בית משפט השלום, אשר קבע כי העלויות הנדרשות על ידי להק תעופה הינן עלויות סבירות. בית המשפט המחוזי קיבל את חוות הדעת של רואה החשבון אבי מלחי בדבר סבירות הסכומים שדרשו החברות וכמו כן קבע, שהעלויות אותן דורשת להק תעופה אינן חורגות מהעלויות שנקבעו בוועדת שמיס ואף עומדות ברף הנמוך של טווח העלויות שקבעה ועדת שמיס.

47. בית המשפט המחוזי קבע לסיום, שמטיעוני הצדדים עולה הצורך ברגולציה להסדרת קיומו ותפעולו של המערך הפינוי המוטס האזרחי, ולפיכך קרא לרגולטור להסדיר סוגיה זו.

48. בית המשפט המחוזי קיבל לבסוף את ערעור מגדל באופן חלקי, וקבע שמהסכום שפסק בית משפט השלום יופחת סכום של 87,546 ש"ח, כך שעל מגדל לשלם לחברות סך של 176,752 ש"ח בתוספת הפרשי הצמדה וריבית מיום הגשת התביעה.

3.ב. החלטת בית המשפט העליון בדיון מיום 11.7.2016

49. בדיון שהתקיים בבקשות שבכותרת ביום 11.7.2016, הורה בית המשפט הנכבד, כי "נוכח הסוגיות הכלליות העולות בבקשות שבפנינו - נבקש מהיועץ המשפטי לממשלה כי ישקול התייצבות בהליכים וביע עמדותיו במכלול".

ג. עמדת היועץ המשפטי לממשלה

ג.1. עיקרי העמדה בתמצית

50. מגדל אינה חולקת על חובתה **העקרונית** לשלם בגין פינוי במסוק של נפגע תאונת דרכים. יחד עם זאת, לטענת מגדל, אין היא חבה בתשלום, בהתאם להוראות חוק ההטבה, כל אימת שהפינוי במסוק אינו סביר לאור הממצאים הרפואיים המתגלים בזירת תאונת הדרכים.

51. לעמדת היועץ המשפטי לממשלה יש לקבוע, שככלל, כל פינוי מוטס שבוצע בהתאם להוראת מד"א הרי הוא בבחינת הטבה סבירה. יש להעניק למד"א שיקול דעת רחב ביותר בכל הקשור לקביעותיה בדבר הצורך בפינוי מוסק של נפגע תאונת דרכים. רק מקום בו ההזנקה במסוק בוצעה בסטייה קיצונית ממתחם הסבירות (הרחב ביותר כאמור), וללא אינדיקציה או תסמין **בלשהם** בדבר הצורך בפינוי מהיר במסוק, ניתן יהא לקבוע כי ההטבה לא הייתה סבירה.

52. ככלל, אפוא, אין להתערב בשיקול דעת הגורמים המקצועיים מטעמה של מד"א – לרבות בדיעבד, באמצעות הליכים משפטיים דוגמת ההליכים דנן, שבגדרם נבחנת בדיעבד סבירות הזמנת השירות המוטס על ידי מד"א.

53. מתחם שיקול דעת רחב זה מתחייב מאחר שבדיני נפשות עסקינן; מאחר שמד"א היא אגודה המוסמכת להעניק לפי חוק שירותי עזרה ראשונה, ובעלת מומחיות ייחודית רבה בתחום מתן עזרה ראשונה "בשטח" (כאשר תחום זה אינו כולל אך מומחיות בענייני רפואה גרידא כפי שיפורט להלן); מאחר שגורמי מד"א נצרכים לפעול בעתות חירום להצלת חיים או מניעת נזק גוף חמור בתוך "זמן 0"; ומאחר שעסקינן בתחום שבו משטר האחריות הוא נעדר אשם ומתבסס על רציונל של פיזור נזק. כמו כן, מעבר לנתוני זירת התאונה "היבשים", יש להעניק משקל להתרשמותו הבלתי אמצעית - של הגורם המטפל מטעם מד"א – מהנפגע.

54. די בכך שהגורם האזרחי, שנתן את שירות הפינוי במסוק, הוכיח כי פעל בהתאם להוראותיה של מד"א, כדי להרים את נטל הראיה המוטל עליו להוכיח כי ההטבה הייתה הטבה סבירה.

55. יש לדחות את טענת מגדל לפיה עליה לשלם אך את העלויות הישירות של הפינוי המוטס, כפי שיפורט להלן.

ג.2. הוראות חוק ההטבה

56. סעיף 2 לחוק ההטבה קובע:

"גרם אדם לזולתו נזק גוף, רשאי מי שהיטיב את הנזק להיפרע את הטבת הנזק מן המזיק עד כדי סכום שהמזיק היה חייב למוטב על פי כל דין בשל גרימת נזק הגוף אלמלא הוטב הנזק על ידי המיטיב".

57. סעיף 4 לחוק ההטבה קובע:

"לענין חוק זה אין נפקא מינה אם המיטיב פעל לפי חובה שבדין או שבהסכם או שפעל בהתנדבות...."

סעיף 6 לחוק ההטבה קובע:

"היה המזיק מבוטח בשל חבותו למוטב, רשאי המיטיב להיפרע לפי חוק זה מן המבטח במידה שהמבטח אחראי כלפי המזיק".

58. בהתאם לסעיף 1 לחוק ההטבה, "הטבת נזק" אותה רשאי המיטיב להיפרע מהמזיק, אינה תלויה במבחן התוצאה, כך שההטבה צריכה להיטיב בפועל עם הניזוק. סעיף 1 לחוק ההטבה מגדיר:

"הטבת נזק" - הוצאות שהוצאו או שירות שניתן כדי לתקן נזק גוף, למנוע מניזוק החמרתו של נזק או נזק נוסף או להקל מסבלו...."

בהתאם להגדרה שבסעיף 1 די בכך שההטבה בוצעה "כדי" להיטיב עם הניזוק, וזאת בין אם ההטבה היטיבה עם הניזוק הלכה למעשה, ובין אם לאו.

59. על אף שזכות המיטיב להיפרע מהמזיק, אינה מותלית בתוצאת ההטבה כאמור, קובע סעיף 5 לחוק ההטבה כי מכל מקום **"אין להיפרע לפי חוק זה אלא הוצאות, שכר שירות ודמי תמיכה סבירים..."**.

60. חוק ההטבה ביקש למנוע את המצב המשפטי שקדם לו, שכאשר היטיב מיטיב את נזקו של הניזוק, היה בכך כדי להפחית את שיעור הנזק בו חויב המזיק, ואילו המיטיב לא זכאי היה לדרוש את ההטבה מהמזיק:

"...בצד הוצאות מיוחדות אלה - שאינן חלות בענייננו - קיימת הוראה כללית, המצויה בחוק הטבת נזקי גוף. חוק זה הוחק על רקע פסיקתו של בית המשפט העליון, לפיה מחד גיסא היה בהטבות מסוימות - כגון תשלומי משכורת על-ידי מעביד (ע"א 77/55 [15]) - כדי להפחית את שיעור הפיצויים לו זכאי הניזוק מאת המזיק, אך נשללה, במקרים מסוימים; מאידך גיסא, זכות למיטיב להיפרע את ההטבה מהמזיק (ראה: 153/54 [16]; ע"א 134/56 (המ' 239/57) [17]). תוצאה אחרונה זו ביקש המחוקק למנוע:

"המחוקק התכוון בחוק המתקן למנוע את התוצאה שמטיב, בין לפי חובה ובין בהתנדבות, יסבול עקב הנזק הפסד שיפחית את חיובו של המעוול" (השופטת בן-פורת בע"א 331/75 [18], בעמ' 68) "ד"נ 24/81 חונוביץ נ' כהן פ"ד לח (1) 413, 429 – 430 (1984) (להלן: "ד"נ חונוביץ").

61. על מנת שמזיק לא יצא "נשכר", נקבע בסעיף 2 לחוק ההטבה, שבמקום שנגרמו לאדם נזקי גוף, רשאי המיטיב להיפרע את הטבת הנזק מן המזיק. על מנת שניזוק לא יצא נשכר מכך שיקבל פיצוי בשיעור העולה על שיעור נזקו, קבעה ההלכה הפסוקה כי במקביל לקיום זכותו של המיטיב כלפי המזיק, נשללת מהניזוק הזכות לקבל מהמזיק את שיעור ההטבה שהעניק לו המיטיב. **"הקונסטרוקציה המשפטית, לפיה מושגת תוצאה זו, היא, שעם ההטבה מועברת זכותו של הניזוק כלפי המזיק, כפי שיעור ההטבה למיטיב" (ד"נ חונוביץ בעמ' 430).**

3.ג. אחריותה של חברת הביטוח לשפות את החברות מקורה בחוק ההטבה שלפיו מעניק ההטבה תובע מכוח

זכותו של הניזוק

62. בע"א 7547/99 **מכבי שירותי בריאות נ' דובק בע"מ**, פס' 42-43 (פורסם בנבו, 13.7.2011) (להלן: **"הלכת דובק"**), עמד בית המשפט הנכבד על שתי ההצדקות העיקריות להכרה בזכות המיטיב לקבל שיפוי מהמזיק. **הראשונה**, נטועה בעקרונות עשיית עושר ולא במשפט. המחוקק הכיר בכך, שיש למנוע התעשרות שלא כדין של המזיק על חשבון המיטיב. ההטבה שמעניק המיטיב לניזוק, מעשירה את המזיק בכך, שההטבה מקטינה את סכום הפיצוי שעל המזיק לשלם לניזוק. **השנייה**, חוק ההטבה מסדיר את מערכת החיובים המשולשת, מזיק, ניזוק ומיטיב, בהתאם לתכליות העומדות ביסוד דיני הנזיקין. הניזוק לפי חוק ההטבה זוכה בפיצוי, במונחים כספיים, המשיבו למצבו הקודם אילולא אירע הנזק; המזיק נושא בשיעור עלות הנזק לו גרם, לא יותר אך גם לא פחות; המיטיב מקבל שיפוי בגין ההטבה שהעניק, אולם השיפוי לו זכאי המיטיב אינו יכול לעלות על סכום הנזק שגרם המזיק לניזוק בעוולה (ר' גם ע"א 5690/98 **ד"ר מוניס נ' עאמר** פ"ד נו (3) 562, 567-568 (2002)).

63. **בהלכת דובק** העלתה כב' השופטת פרוקצ'יה ספק, האם העילה העומדת לזכות המיטיב נגד המזיק היא עילת "תחלוף" לכל דבר ועניין, שבמסגרתה המיטיב תובע חלף הניזוק, או שמא בתביעת המיטיב ישנם יסודות מסוימים של עילת "תחלוף", לצד יסודות עילת תביעה עצמאית שאינה קשורה לכל דבר ועניין לניזוק. לספק זה יש נפקא מינה לעניין מועד תחילת מרוץ ההתיישנות (ר' למשל רע"א 7817/99 **אבנר איגוד לביטוח נפגעי רכב בע"מ נ' קופת חולים מכבי** פ"ד נו (3) 49 (2003)).

64. בין כך ובין כך, נקבע בפסיקה שלעניין היקף אחריות המזיק, עומד המיטיב **"בנעליו של הניזוק"**:

"...בכל הנוגע לחובת המיטיב להוכיח את היקף אחריות המזיק ואת היקף הנזק שגרם, עומד המיטיב בנעליו של הניזוק. הוא הדין ביחס לטענות הגנה של המזיק הקשורות קשר אינטגרלי להיקף אחריותו – כגון אשם תורם והסתכנות מרצון".

(הלכת דובק פסקה 63; השוו לד"נ חונוביץ שם נפסק **"שעם ההטבה מועברת זכותו של הניזוק כלפי המזיק, כפי שיעור ההטבה למיטיב"**; ר' אף ע"א 1577/97 **המוסד לביטוח לאומי נ' עמית** פ"ד נו (4) 433, 437 - 438 (2001), שם נפסק לעניין תביעת השיפוי העומדת למוסד לביטוח לאומי מכוח סעיף 328 לחוק הביטוח הלאומי [נוסח משולב], תשנ"ה – 1995, כי היא תביעת "תחלוף").

65. במסגרת הדיון בערעור בבית המשפט המחוזי, הסכימה מגדל להצעתו הדיונית של בית המשפט המחוזי, וניתן לה תוקף של החלטה:

"המקור החוקי לתביעת המשיבה הוא חוק הטבת נזקי גוף. הערעור יתמקד בשאלת סבירות הזמנת המסוק בכל אחד מהמקרים שנדונו בבימ"ש קמא, וסבירות ההוצאה. המערערת אינה חולקת על עצם חבותה כלפי המשיבה לפי חוק הטבת נזקי גוף לשאת בהוצאות פינוי מוטס אך שומרת על זכותה לטעון בעניין סבירות הפינוי המוטס וכל מקרה לגופו לעניין גובה ההוצאה" (ר' עמ' 7 לפרוטוקול הדיון שצורף כנספח ט' לבר"ע להק תעופה).

66. **"עצם חבותה"** של מגדל כלפי חברות, שאינה שנויה במחלוקת כאמור, אינה חבות ללא מצרים אלא היא תחומה וגדורה, לפי חוק ההטבה, בחבות של מגדל כלפי הניזוקים השונים לפי חוק הפיצויים ופקודת הביטוח (סעיפים 2 ו-6 לחוק ההטבה; **הלכת דובק**; ד"נ חונוביץ שם נפסק **"שעם ההטבה מועברת זכותו של הניזוק כלפי המזיק, כפי שיעור ההטבה למיטיב"**).

67. סעיף 2(א) לחוק הפיצויים קובע ש**"המשתמש ברכב מנועי (להלן - הנוהג) חייב לפצות את הנפגע על נזק גוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבה מעורב הרכב"**. בהמשך קובע סעיף קטן 2(ג), כי **"האחריות היא מוחלטת ומלאה, ואין נפקא מינה אם היה או לא היה אשם מצד הנוהג ואם היה או לא היה אשם או אשם תורם של אחרים"**. ההסדר שגובש במסגרת דברי חקיקה אלה, הינו הסדר סולידרי שבמסגרתו הציבור בכללותו מפזר את נזקי תאונות הדרכים, ומשלם את פיצויי נזקי הגוף שנגרמו על ידם, באמצעות חבות כלל הנהגים לערוך ביטוח חובה. האחריות לפצות בגין נזקי גוף היא מוחלטת (ר' י' אנגלרד, **פיצויים לנפגעי תאונות דרכים**, 7-8 (תשע"ג-2013)).

68. "נזק גוף" מוגדר בחוק הפיצויים כ"מוות, מחלה, פגיעה או ליקוי גופני, נפשי או שכלי...". הוצאות פינויו של נפגע תאונת הדרכים מזירת התאונה לבית החולים נכללות בגדר "נזקי גוף", וזאת בין אם פונה הנפגע באמבולנס רכוב ובין אם פונה הנפגע במסוק. יש לדחות את הטענה לפיה יש להשית על הציבור עלות נוספת, מעבר לפרמיות ביטוח החובה אותם הוא משלם, בגין פינויים במסוק של נפגעי תאונות דרכים.

69. סעיף 3 לפקודת הביטוח קובע, כי -

"(א) פוליסה לפי דרישותיה של פקודה זו היא פוליסה שהוציא מבטח שהיה מורשה בשעת הוצאתה והיא מבטחת את -
(1) בעל הרכב והנוהג בו - מפני כל חבות שהם עשויים לחוב לפי חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה-1975 (להלן - החוק), ומפני חבות אחרת שהם עשויים לחוב בשל נזק גוף שנגרם לאדם על ידי השימוש ברכב מנועי או עקב השימוש בו; לענין זה, "נזק גוף" ו"שימוש ברכב מנועי" - כמשמעותם בחוק;
(2) בעל הרכב הנוהג בו וכל אדם הנוהג בו בהיתר ממנו - מפני נזק גוף שנגרם להם בתאונות דרכים כמשמעותם בחוק.
(ב) המבוטח בביטוח לפי סעיף קטן (א)(2) יהא זכאי לפיצוי כפי שהיה זכאי לקבל נפגע אחר לפי החוק.
...."

70. כמו כן, מורה סעיף 12 לפקודת הביטוח, כי -

"המוציא פוליסה לפי סעיף 3 יהא חב, על אף האמור בכל דין ובכפוף להוראות סעיף 3א, לשפות את המבוטחים הנקובים בה בשל חבות שהפוליסה אמורה לכסותה, וכן לפצות את המבוטח הנוהג ברכב או את הנוהג בהיתר ממנו על נזק גוף שנגרם להם בתאונות דרכים כמשמעותם בחוק".

71. מגדל, כאמור, אינה חולקת על חובתה לפצות את נפגעי תאונות הדרכים בגין פינויים באמבולנס לבית חולים. היא אף אינה חולקת על חובתה העקרונית לפצות את נפגעי תאונות הדרכים בגין פינויים במסוק לבית החולים, וזאת במקרים בהם אכן יש צורך בפינוי מוסק. מסקנה זו ניתן להסיק הן מהסכמתה להצעתו הדיונית של בית המשפט המחוזי, והן מהעובדה ששילמה תשלומים בגין הפינויים שאינם שנויים במחלוקת.

72. יחד עם זאת, לטענת מגדל, יש לבחון ביחס לכל פינוי ופינוי, האם ההחלטה על הפינוי המוסק הייתה החלטה סבירה, שכן סעיף 5 לחוק ההטבה קובע, כי **"אין להיפרע לפי חוק זה אלא הוצאות, שכר שירות ודמי תמיכה סבירים..."**

73. אכן, יש לראות בעלויות פינוי הנפגע מזירת תאונת הדרכים כחלק מהנזק שנגרם לניזוק. על מנת להשיב את מצב הניזוק לקדמותו, במונחים כספיים, יש להעניק לו טיפול רפואי, כאשר פינויו לשם קבלת טיפול רפואי הוא חלק אינטגרלי מהטיפול הרפואי בכללותו.

4.ג. בחינת סבירות ההטבה

4.ג.1 סבירות הענקת השירות

74. החברות הן מיטיב הנזק, שכן הן נשאו בחלק מהנזק שנגרם לנפגעים והיטיבו אותו, על ידי הענקת **"שירות שניתן כדי לתקן נזק גוף..."** (הגדרת "הטבת נזק" בסעיף 1 לחוק ההטבה).
75. בהתאם לסעיף 5 לחוק ההטבה – על ההטבה להיות סבירה. כפי שקבע בית המשפט המחוזי, בחינת סבירות ההטבה שאותה יכול המיטיב להיפרע מהמזיק נחלקת לשניים: יש לבחון האם ההטבה גופה הינה סבירה (עצם מתן השירות של פינוי במסוק), וכן האם המחיר בגין מתן השירות, אותו דורשים החברות, הינו סביר.
76. הן בית משפט השלום והן בית המשפט המחוזי קבעו, שבחינת סבירות ההטבה צריכה להיבחן לאור הממצאים שהיו בידי מד"א בזמן אמת, מיד לאחר תאונת הדרכים, וכי אין לבחון את ההחלטה על פינוי במסוק בבחינת חכמה שבדיעבד. כמו כן, הן בית משפט השלום והן בית המשפט המחוזי, בחנו את שאלת "סבירות ההטבה", ביחס לכל אחד מהפינויים שבנדון, מנקודת מבטה של מד"א, דהיינו, האם מצבו הרפואי הספציפי של כל אחד מהנפגעים שבנדון, מיד לאחר תאונת הדרכים, הצדיק את פינויו במסוק.
77. מד"א היא גורם המוסמך לפי חוק להעניק לנפגעים **"שירותי עזרה ראשונה"**. סעיף 3(ב) לחוק מגן דוד אדום קובע שאחת ממטרותיה של מד"א היא **"לקיים לטובת כלל התושבים שירותי עזרה ראשונה"**. ההחלטה על הזנקת מסוק לשם פינוי נפגעי תאונת דרכים, בכל הנוגע לשיקולים של מתן "שירותי עזרה ראשונה", היא החלטה המסורה למוקד מד"א בלבד. מד"א התקשרה עם החברות בהסכם לביצוע שירותי פינוי מוטס עבור הנפגעים השונים, ובהתאם לשיקול דעתה.
78. מד"א היא הגוף בעל המומחיות בענייני שירותי עזרה ראשונה, הקובע האם יש להעניק את ההטבה, בעוד החברות הן גורם מקצועי-אזרחי בתחום התעופה המעניק את ההטבה לפי הנחיות מד"א. ציות החברות להנחיותיה של מד"א הוא, אפוא, פעולת ההטבה הסבירה שעל החברות לבצע. אף אם מגיעות החברות לכלל מסקנה, חרף הנחיות מד"א, כי מהבחינה הרפואית עלה, כי אין צורך במקרה ספציפי כלשהו בפינוי מוסק, החלטתן תהיה בלתי סבירה בעליל, שכן אין לחברות מומחיות בעניינים שברפואה ומתן עזרה ראשונה.
79. לעמדת היועץ המשפטי לממשלה, לאור נסיבותיה המורכבות והמעורפלות של תאונות דרכים מחד גיסא, ומומחיותה של מד"א בענייני עזרה ראשונה מאידך גיסא, יש להעניק למד"א מתחם שיקול דעת רחב ביותר לקבוע אימתי יהא הפינוי המוסק סביר. אשר על כן, ככלל, אין להתערב בשיקול דעת רחב זה של מד"א, זאת, לאור האמור לעיל, וכמו כן, מהסיבות שיפורטו, כלהלן:
- 79.1 **ראשית**, מד"א הוא גורם מקצועי ומוסמך לפי חוק, להעניק שירותי עזרה ראשונה.
- 79.2 **שנית**, מד"א היא אגודה בעלת ניסיון רב ביותר, בכל הקשור למתן שירותי עזרה ראשונה ופינוי נפגעים. ניסיון רב זה, מטבע הדברים, פיתח את מומחיותה של מד"א בכל הקשור למתן שירותי עזרה ראשונה, הניתנים בתנאי ה"שטח" ולא בבית חולים.

79.3 **שלישית**, החלטות על הזנקת מסוק מתקבלות על ידי מוקד מד"א, שעה שאין תמונת מצבם הרפואי של הנפגעים ברורה כל צרכה, ולפעמים אף ללא כל בדיקה קלינית. לעיתים, יש לקבל החלטה על הזנקת מסוק אך על סמך קבלת קריאה שהגיעה למוקד מד"א וללא שמצוי גורם רפואי כלשהו בזירת התאונה. אף אם מתקבלת ההחלטה במוקד מד"א על סמך ממצאים שמוסר פרמדיק הנמצא בזירת התאונה, יש לזכור כי הפרמדיק, ככלל, אינו נמצא בסביבה "סטרילית", ועליו לקבל החלטות במהירות הבזק, תחת לחץ, וזאת ביחס לסדרי הקדימות בטיפול במספר פצועים; ביחס לאופן הטיפול בהם, וביחס לאופן פינוי הפצועים מזירת התאונה.

79.4 **רביעית**, ניתן להניח כי הממצאים הרפואיים הטכניים, הנרשמים בדוחותיה של מד"א, אינם חזות הכול, וכי ישנה חשיבות, בטרם קבלת החלטה על פינוי מוטס, להתרשמותו הכללית והבלתי אמצעית של הגורם מטעם מד"א המטפל בתאונת הדרכים, ביחס למצב הפצועים בשטח, ולחילופין, מהתרשמותו הבלתי אמצעית של המוקדן במוקד מד"א מהגורם המזעיק את עזרתה של מד"א.

79.5 **חמישית**, החלטותיה של מד"א מתקבלות אף על סמך שיקולים נוספים הנצרכים לעניין, שאינם בהכרח שיקולים מתחום הרפואה, כגון הקינמטיקה של תאונת הדרכים וזמן הפינוי המשוער של הנפגע באמבולנס רכוב. אין להתעלם מניסיונה של מד"א, אף ביחס לתחומים לבר-רפואיים אלו.

79.6 **שישית**, מאחר שבדיני "פיקוח נפש" עסקינן, ממילא יש לאפשר לגורמים המחליטים מטעם מד"א מתחם שיקול דעת רחב ביותר להורות על פינוי מוסק, אף במקרים בהם מתעורר בליבם ספק, ולו קל, ביחס לנחיצות הפינוי המוסק, וזאת אף אם לכאורה ניתן להסתפק בפינוי רכוב של הנפגע מזירת תאונת הדרכים. כל החלטה על פינוי מוסק, שבבסיסה שיקולים שעניינם חשש מסוים לחיי אדם או בריאותו, צריכה להיחשב כ"הטבה סבירה".

80. לאור האמור, ברי, שקשה עד מאוד להפעיל ביקורת שיפוטית בדיעבד, על החלטות גורמי מד"א לפנות נפגע תאונת דרכים במסוק, שנלקחו כאמור ב"שטח" ובמהירות הבזק, וזאת כאשר על הכף מונח ספק, כבד או קל, ביחס לחיי אדם. אשר על כן, יש להעניק למד"א מתחם שיקול דעת רחב ביותר בשאלה, האם להזמין את השירות המוטס ויש לקבוע שככלל כל פינוי מוטס שבוצע בהתאם להוראת מד"א, הרי הוא בבחינת הטבה סבירה.

81. ודוק, ההטבה מוענקת לנפגע ולא למד"א. מד"א אינה פועלת משיקולים מסחריים ואין חשש לשיקולים לבר רפואיים, גם אם בדיעבד, או לאחר בחינה חוזרת של הנושא בישוב הדעת ובתנאי "מעבדה", ניתן להגיע למסקנה שלא נדרש היה שירות מוטס.

82. לעניין זה, ולשם ההשוואה, יצוין שלעניין קביעת "סבירות" פועלם של אורגנים בעלי מומחיות מיוחדת, וזאת במסגרת בחינת עוולת הרשלנות, נקבע בפסיקת בית המשפט הנכבד מתחם שיקול דעת נזיקי רחב ביותר

(ר' למשל ע"א 1617/04 כים ניר שירותי תעופה בע"מ נגד הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ, פס' 26-28 (פורסם בנבו, 29.6.2008)).

83. כך, למשל, נקבע מרחב שיקול דעת נזיקי רחב מאוד, ביחס לכוחות הביטחון שעה שפועלים הם במצבי דחק: "אל לנו לבחון את התנהגות החיילים ב'תנאי מעבדה' או בתנאים הרגועים של אולם המשפט. אנו צריכים לשוות לנגד עינינו את 'התנאים שבשטח' (ע"א 3684/98 מדינת ישראל נ' אחלייל, בעמ' 9 (פורסם בנבו, 7.3.1999) (להלן: "ע"א אחלייל"). זאת ועוד, נפסק שבנסיבות של דחק, יש להותיר לחיילים מרווח סביר של טעות:"

"... ראוי להותיר לחיילים מרווח סביר של טעות היכולה להיגרם כתוצאה מתנאי המקום, השטח והזמן העומדים ברקע האירוע המבצעי שבמחלוקת והמחייבים החלטה מהירה ללא התייעצות משפטית על המותר והאסור באותו רגע" (המשנה לנשיא (כתוארו אז) ש' לוינ בע"א אלחלייל, בפסקה 5).

כך, גם נפסק גם בע"א 7995/02 המפקד הצבאי באזור נגד מוחמד עבד אלכרים שענובי, בפס' 5 (פורסם בנבו, 25.9.2007):

"אילו סברתי - ואינני סובר - שהקצין ד' הפר את הוראות הפתיחה באש משירה לעבר רגלו של המשיב, הייתי קובע כי בשים לב לתנאי המקום והזמן בהם פעל הקצין ד' נופלת הפרה זו בגדרו של אותו "מרווח סביר של טעות", ולפיכך אין לקבוע כי הקצין ד' התרשל במעשה ירי זה" (פסקה 5).

ראוי להקיש מהפסיקה הנזכרת אף לענייננו ולקבוע, כי הנחייה של מד"א בדבר פינוי מוסק, הרי היא בבחינת "הטבה סבירה". המקרה שבנדון משלב הן מומחיות ייחודית של מד"א והן תנאי דחק כאשר חיי אדם עומדים על הפרק. הדברים מקבלים משנה תוקף, שעה שפסק הדין בע"א אלחלייל ניתן ביחס לתביעות נזיקין שבהן יש להוכיח אשם (התרשלות), בעוד שבענייננו עסקין בתאונות הדרכים, שלגביהן קיים הסדר של אחריות מוחלטת, וכן לאור הוראת הדין לפיה הזכאות לפיצוי בגין הטבת נזק אינה מותנית בתוצאה.

84. מבלי לגרוע מהאמור, ביקורת בדיעבד על החלטות מד"א ביחס לפינוי במסוק, עלולה להוביל ל"הרתעת יתר" ולאבדן חיי אדם במקרים בהם מתעוררים ספקות ביחס לנחיצות הפינוי המוטס.

85. לעמדת היועץ המשפטי לממשלה, למד"א נתון אפוא, שיקול דעת רחב ביותר, בכל הקשור לקביעותיה בדבר הצורך בפינוי מוסק של נפגע תאונת דרכים. רק מקום בו ההזנקה במסוק בוצעה בסטייה קיצונית ממתחם הסבירות (הרחב ביותר כאמור), וללא אינדיקציה או תסמין בלשהם בדבר הצורך בפינוי מהיר במסוק, ניתן יהא לקבוע כי ההטבה לא הייתה סבירה.

86. לאור האמור, יש לאמץ את פסק דינו של בית משפט השלום ולהורות, כי על מגדל לשלם לחברות בגין ארבעה מתוך חמשת הפינויים השנויים במחלוקת, שכן, כפי שקבע בית משפט השלום, היו ביחס לפינויים הללו אינדיקציות בדבר הצורך בפינוי מוסק, לשם הצלת שלומם ובריאותם של המפונים או לשם הימנעות מספק כלשהו ביחס לשלומם ובריאותם של המפונים (ביחס לפינוי החמישי יש לפטור את מגדל מתשלום לגביו, וזאת משלא טענה להק תעופה ביחס לנחיצותו, וממילא יש לראותו כמקרה שאינו שנוי במחלוקת).
87. תימוכין נוספים לעמדת היועץ המשפטי לממשלה, ניתן למצוא בהסכם אבנר, אשר קבע מנגנון לפינוי פצועים בהיטס, וזאת ביחס לתקופה בה טרם החלו החברות לפעול. במסגרת הסכם אבנר, הכירו חברות הביטוח בחבותן לשפות את משרד הביטחון, בגין פעילותו לפינוי נפגעי תאונות דרכים באמצעות מסוקי צה"ל (נספח ו' לתשובת החברות). כך סוכם בהסכם אבנר:

"הואיל ועפ"י חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 ועפ"י חוק לתיקון דיני הנזיקין האזרחיים (הטבת נזקי גוף), תשכ"ד-1964 ועפ"י חוק עשיית עושר ולא במשפט, תשל"ט-1979 זכאי המשרד להטבת הנזק בגין הפעלת המסוקים לצורך פינוי מבוטחי "אבנר" וחברות הביטוח לבתי החולים".

88. עוד סוכם בהסכם אבנר, כי חברות הביטוח יוכלו להיפטר מדרישת השיפוי רק אם תוכיח החברה שתידרש, בכל מקרה לגופו, **"כי לא מוטלת עליה חבות משפטית מסיבה כלשהי ואו כי הכיסוי הביטוחי אינו תקף"** (סעיף 4.1), או אם הוברר כי תאונת דרכים הייתה גם תאונת עבודה (סעיף 4.2). לא נכללה תניה בהסכם אבנר לפיה חברות הביטוח יהיו מופטרות מלשלם בגין פינוי במסוק עקב אי סבירות הפינוי.
89. עוד יש לציין בהקשר זה, כי אף לאחר פקיעתו של הסכם אבנר, לטענת החברות, חברות ביטוח רבות אכן מכירות בחובתן לשלם את התשלומים בגין הפינויים במטוס, ואין הן מסרבות לשלם לחברות את דרישות התשלום המופנות אליהן.

ג.4.2. סבירות עלות השירות

90. לטענת מגדל, אין להשית עליה בגין פינויים במסוק את עלויות הקמת מערך הטיסה בכללותו, אלא אך את העלות הישירה, קרי, עלות שעת פינוי במסוק ותו לא. את עלויות הקמת מערך הטיסה, יש להשית על המדינה שמחובתה לדאוג למערך הפינוי המוטס (ר' סעיף 22 לבר"ע מגדל). לעמדת היועץ המשפטי לממשלה, יש לדחות טענה זו מכל וכל.

91. המדינה אינה חבה לשאת בתשלום עלויות הקמת המערך ביחס לנפגעי תאונות דרכים¹. ההסדר החוקי הקיים בהתאם לחוק הפיצויים ולפקודה, הוא שבעלויות השירות צריכות לשאת דווקא חברות הביטוח המבטחות בביטוח חובה, אשר גבו פרמיות מכלל ביטוחי החובה שהנפיקו.
92. עלות של שירות כוללת גם עלויות "קבועות", והיא אינה מסתכמת בעלות ישירה בלבד. כך למשל, אדם המזמין מנה במסעדה אינו משלם אך עבור העלות הישירה של המנה אותה הזמין (עלות מצרכי המזון, שכר השף וכיו"ב), אלא מגולמים בה אף עלויות הקמת מערך המסעדה: דמי שכירות, ארנונה, חשבון חשמל וכיו"ב.
93. מגדל הביאה דוגמא לטענתה: "למה הדבר דומה? לנהג מונית שמזדמן לזירת תאונה ומפנה במונית שלו את הפצוע לבית החולים. לפי חוק ההטבה יהיה זכאי להחזר עבור שווי ההטבה שביצע, קרי: עלות הנסיעה מהתאונה לבית החולים לפי מונה שיפעיל בדרך לצורך הדוגמא. היעלה על הדעת כי הנוסע במונית יאלץ לשאת במימון עלות הקמת תחנת המוניות, רכישת צי המוניות...שכרם של מנהלי התחנה המוקדנים ? !..." (ר' סעיף 32 לבר"ע מגדל).
94. הדוגמא אותה הביאה מגדל מסייעת דווקא לעמדת החברות, לפיה יש לכלול בעלות השירות את הוצאות הקמת המערך, שכן עלות הפעלת מונה אינה כוללת אך את שכר פעולתו של נהג המונית ואת הדלק שצרכה הנסיעה, אלא אף עלויות הקמת המערך שמאפשר את מתן שירות ההסעה במונית. לו עלות "המונה" הייתה משקפת אך את ההוצאות הישירות, לפי טענתה של מגדל, אזי אין זה ברור מהיכן מושגים מקורות המימון לתשלום שכר מנהלי תחנת המוניות והמוקדנים.
95. מסקנה זו עולה בקנה אחד, אף עם הוראת סעיף 5 לחוק ההטבה הקובעת, כי "אין להיפרע לפי חוק זה אלא הוצאות, שכר שירות ודמי תמיכה סבירים...". המיטיב רשאי להרוויח מפעולת ההטבה ולהיפרע מהמזיק "שכר שירות" סביר. רווח מפעולת ההטבה יכול להיווצר אך לאחר פירעון ההוצאות הקבועות. הנה כי כן, אף מסעיף 5 ניתן ללמוד כי על המזיק לשפות את המיטיב בגין הוצאותיו הקבועות.
96. מגדל העלתה עוד טענות שונות, ביחס לעלויות שגובות החברות בגין הפינוי המוטס. הן בית משפט השלום והן בית המשפט המחוזי קבעו כקביעה עובדתית, כי העלויות אותן דרשו החברות הינן סבירות ביותר, וזאת על סמך חוות דעת של מומחים ולנוכח העובדה, כי העלויות אותן דרשו החברות מצויות בצד הנמוך של טווח העלויות הסבירות לטיסה שקבעה ועדת שמיס. על כן, לעמדת היועץ המשפטי לממשלה, דומה שאין מקום להתערב בקביעות עובדתיות אלו, ובפרט שעל בקשות רשות הערעור שבנדון חלה הלכת ר"ע 103/82 חניון חיפה

¹ כאמור לעיל, ביחס לנפגעים אחרים שאינם נפגעי תאונות דרכים או תאונות עבודה, מועבר סכום חד פעמי על ידי המדינה למימון השירות.

נ' מצת אור (הדר חיפה) בע"מ פ"ד לו (3) 123 (1982) לפיה רשות ערעור בגלגול שלישי תינתן אך ביחס לשאלות בעלות השלכות ציבוריות כלליות.

5.ג. שאלת נטל ההוכחה

97. לטענת מגדל, נטל ההוכחה להוכיח כי הפינוי המוטס ועלותו היו בבחינת הטבה סבירה – מוטל על החברות. אכן, נטל ההוכחה במשפט אזרחי מוטל על התובע. יחד עם זאת, לאור עמדת היועץ המשפטי לממשלה שנסקרה לעיל, נטל הוכחה לעניין עצם הפינוי המוטס הינו נטל הוכחה קל, שכן די בכך שמד"א הורתה על הפינוי המוטס כדי להרים נטל הוכחה זה. יחד עם זאת, כאמור, רק במקרה בו ההזנקה במסוק בוצעה בסטייה קיצונית ממתחם הסבירות (הרחב ביותר כאמור), וללא אינדיקציה או תסמין **כלשהם** בדבר הצורך בפינוי מהיר במסוק, ניתן יהא לקבוע כי ההטבה לא הייתה סבירה.

6.ג. מבט צופה פני עתיד

98. לסיום, יש לציין כי משרד הבריאות שוקל לשנות את הדין הקיים ולתקן את חוק ביטוח בריאות ממלכתי, כך שאף שירותי הפינוי המוטס ייכללו ב"עלות אספקת שירותים". לפי ההסדר המוצע, חברות הביטוח תשלמנה תשלום נוסף חד פעמי מידי שנה בשנה עבור עלויות הפינוי המוטס. תשלום זה יועבר לקופות החולים אשר תשלמנה את עלויות הפינוי המוטס. ככל שיחוקק תיקון זה, הרי שתיקון זה לא ישנה את הדין המהותי בדבר אחריותן של חברות הביטוח לפינוי מוטס של נפגעי תאונות דרכים, אלא יהא בו כדי לחסוך התדיינות משפטית בין חברות הביטוח לחברות ולמד"א.

99. עוד יש לציין, כי הוכנה על ידי משרד הבריאות טיוטת חוזר שעניינו **"קווים מנחים להפעלת פינוי בהיטס במדינת ישראל"** (הטיוטה מצ"ב כנספח לעמדה זו). יש להדגיש כי טיוטה זו אינה סופית וייתכנו בה שינויים. מכל מקום, ההנחיות שבטיוטה אינן משנות במהותן מהמצב הקיים והן מותירות שיקול דעת רחב לגורם המטפל. הטיוטה בעיקרה, מגדירה מהם השיקולים שיש לקחת בחשבון בטרם מתקבלת ההחלטה, האם לפנות נפגע כלשהו במסוק. הטיוטה קובעת כי יש לקחת בחשבון עובר להחלטה את נתוני המטופל; נתוני הזירה; נתוני זמני הפינוי ונתוני המסוק (ר' סעיף 5 לטיוטה; כן ר' סעיף 6 לטיוטה המתייחס אך ל"מצבים קליניים בהם מומלץ לשקול צורך בהפעלת שירות הפינוי המוטס". מעצם כותרתו, ניתן ללמוד שאין הוא ממצה את כלל המצבים, אלא קובע אך את המצבים הקליניים שבהם **"מומלץ לשקול"** פינוי במסוק).

100. לאור כלל הנטען, סבור היועץ המשפטי לממשלה, כי יש לבטל את פסק דינו של בית המשפט המחוזי, ולאמץ תחתיו את פסק דינו של בית משפט השלום.

אפי יגל, עו"ד

סגן בכיר בפרקליטות המדינה

היום, ה' בשבט תשע"ז (1.2.2017)