



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

בפני כבוד השופטת אושרית הובר היימן

תובעים

1. דוד סגל
2. אברהם הלל ברסקי
3. בנימין בורקיס
4. גיטה רודרמן
5. דינה בלומה ברסקי
6. יהודית מרקוביץ
7. יוסף בעק
8. יניב לוי
9. יצחק בק
10. ישראל בלאסברג
11. ישראל לוי
12. כתריאל שם טוב
13. לוי יצחק ברסקי
14. מאיר יחזקאל רכס
15. מנחם פוגל
16. מרים גרינבלאט
17. יהושע יחזקאל סופר
18. עקיבא מרקוביץ
19. שלמה שלום גלברמן
20. שמעון קלמן גרשון רכס
21. שנאור זלמן רודמן
22. בצלאל גלברמן
23. שלמה חיים בלפר
24. מנחם מנדל בלפר
25. ישראל ירט
26. שנאור זלמן אופן
27. אברהם ברנשטיין
28. אהרון גראס
29. אליסף ניסים חפץ
30. מרדכי יואל שווארץ
31. יונה סנה
32. יעקוב שלמה ליברמן
33. אהרון שוורץ
34. בריאן יכנבאום
35. פנינה בורקיס
36. גרשון בורקיס
37. דוד פינטו
38. אליעזר קרישבסקי
39. אריה קורשיה
40. יהודה זאב קליין
41. יורם בן בסט
42. חן בן בסט
43. עמית עכו



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

- 44. ישעיהו גלברמן
- 45. אסתר לפיבקר
- 46. זהבה ליפסקר
- 47. אברהם לויק ליפסקר
- 48. קלודין רינה כלפון
- 49. יוסף כלפון

נגד

אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

נתבעת

פסק דין

1. עסקינן בתביעה אזרחית כספית שעילתה נובעת מהוראות חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), תשע"ב – 2012 (להלן: "החוק" או "חוק שירותי תעופה").
2. במסגרת התביעה טענו התובעים, כי עסקינן במקרה של "טיסה שבוטלה", כפי הגדרתה בהוראות חוק שירותי תעופה, וכי לפיכך קמה להם הזכות לפיצוי סטטוטורי, בסך של 3,100 ₪ לנוסע, כקבוע בחוק. בנוסף, טענו התובעים כי יש לחייב את הנתבעת בתשלום פיצוי לדוגמא, זאת מאחר ופנייתם בכתב לנתבעת בדרישה לקבלת הפיצוי הסטטוטורי נדחתה שלא כדין, מה שאילץ אותם להיגרר להליך משפטי יקר וממושך. כן, טענו התובעים כי התנהלות הנתבעת במקרה דנן הונחתה משיקולים כלכליים צרים ולא משיקולי בטיחות ורווחת הנוסעים וכי גם בשל כך, יש לחייבה בתשלום פיצוי לדוגמא, אותו העמידו התובעים ע"ס 7,000 ₪ עבור כל נוסע.
3. מנגד, טענה הנתבעת, כי אין עסקינן במקרה דנן ב"טיסה שבוטלה" וכי לפיכך אין תחולה להוראות חוק שירותי תעופה. לחלופין, טענה הנתבעת כי גם אם הוראות החוק חלות, הרי קמה לה הגנה מכח סעיף 6(ה)(1) לחוק, בהיות התקלה הטכנית חריגה ובלתי צפויה. הנתבעת הכחישה טענות התובעת, כי החלטותיה במקרה דנן נבעו משיקולים זרים, כדוגמת שיקולים כלכליים, וטענה להתנהלות עניינית לאחר בחינת כלל השיקולים הרלוונטיים, שבראשם רווחת הנוסעים וביטחונם.



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

- 1 **א. העובדות אשר אינן שנויות במחלוקת:**
- 2 4. הנתבעת הינה "מפעיל טיסה".
- 3
- 4 5. התובעים רכשו, כל אחד בנפרד, כרטיס לטיסת הנתבעת ובהתאם לכרטיסי הטיסה הוסכם
- 5 כי פרטיה ומועדיה של הטיסה יהיו כדלקמן: טיסה שמספרה LY007, תל אביב - ניו יורק,
- 6 ביום 17.06.2015, שעת המראה מתוכננת 10:40 שעות ישראל (להלן: "הטיסה"). אין חולק,
- 7 כי התובעים נמנו על נוסעי טיסת הנתבעת.
- 8
- 9 6. מטוס הנתבעת המריא בשעה היעודה, אך בחלוף חמש שעות לערך מרגע ההמראה, הודיע
- 10 הקברניט לנוסעים, כי בשל תקלה טכנית שהתגלתה באחד מארבעת המנועים במטוס,
- 11 הוחלט להנחית את המטוס בנמל התעופה הית'רו בלונדון (להלן: "ההחלטה הראשונית").
- 12 ואולם, בחלוף כמחצית שעה נוספת, הודיע קברניט הטיסה לנוסעים כי לאחר שנשקלו כלל
- 13 השיקולים הצריכים לעניין, הוחלט להשיב את המטוס בחזרה לישראל ולהנחיתו בנמל
- 14 התעופה בן גוריון (להלן: "ההחלטה הסופית").
- 15
- 16 7. המטוס נחת בשלום בישראל, בשעה 11:22 והנתבעת העניקה לתובעים את כלל שירותי
- 17 הסיוע, לרבות כרטיסי טיסה לטיסות חלופיות.
- 18
- 19 **ב. גדר המחלוקת:**
- 20 8. הצדדים נחלקו באשר לשאלה, האם בנסיבות המקרה, כפי שפורטו לעיל, יש לראות בטיסה
- 21 כאמור, "טיסה שבוטלה" בהתאם להוראות סעיף 1 לחוק שירותי תעופה.
- 22
- 23 9. בהתאם להצעת בית המשפט ובהסכמת הצדדים, פוצל הדיון כך שתחילה הכריע בית
- 24 המשפט בשאלה המשפטית, היינו האם בנסיבות המקרה דנן קיימת תחולה להוראות חוק
- 25 שירותי תעופה, אם לאו.
- 26
- 27 10. בהמשך לאמור, ביום 28.01.2017, ניתנה החלטתי המנומקת, במסגרתה קבעתי כי יש
- 28 לראות בטיסה בנסיבות האמורות לעיל כ"טיסה שבוטלה", ומכאן כי יש תחולה להוראות
- 29 חוק שירותי תעופה בענייננו.
- 30
- 31 11. נוכח מסקנתי לעיל, הגישו הצדדים ראיותיהם לבירור השאלות שנתרו במחלוקת; האם
- 32 בנסיבות העניין, זכאים התובעים לפיצוי בסך 3,100 ש"ח, שהינו הפיצוי הכספי לפי התוספת



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

1 השנייה לחוק, במקרה של טיסה שבוטלה, או שמא חל בענייננו החרגי הקבוע בסעיף 6(ה)(1)
2 הפוטר את הנתבעת מתשלום הפיצוי. כמו כן, נדרש בית המשפט לברר טענת התובעים, כי
3 יש לחייב את הנתבעת גם בתשלום פיצוי לדוגמא.

4

5

ג. הראיות שהונחו לפני בית המשפט:

6 12. מטעם התביעה, הוגשו תצהירי עדות ראשית של מר בצלאל גלוברמן, תובע מס' 22 (להלן:
7 "מר גלוברמן") ותצהירו של מר אליסף ניסים חפץ, תובע מס' 29 (להלן: "מר חפץ").

8

9 13. מטעם ההגנה, הוגשו תצהיר עדות ראשית של מר יובל לוטן (להלן: "מר לוטן") ששימש
10 כטייס המפקד בטיסה נשוא התביעה, וכן תצהירו של מר טל בקר (להלן: "מר בקר"),
11 ששימש כסמנכ"ל מבצעים אצל הנתבעת במועד הרלוונטי.

12

13 14. במסגרת דיון ההוכחות נחקרו המצהירים בחקירה נגדית.

14

15

גג. עדויות מטעם התובעים:

16

17

עדויות של מר גלוברמן (תובע מס' 22):

18

19 15. עפ"י תצהירו של מר גלוברמן, היה נוסע בטיסה נשוא כתב התביעה, שהמריאה מנתב"ג
20 לניו יורק, ביום 17.06.15. העד תיאר בתצהירו, כיצד בחלוף כחמש שעות הודיע הקברניט
21 לנוסעים בדבר תקלה באחד המנועים והנחיתה הצפויה בנמל התעופה היתירו בלונדון, ואיך
22 בחלוף כחצי שעה נוספת מסר הקברניט הודעה אחרת, לפיה הוחלט להטיס את המטוס
23 בחזרה לנתב"ג.

24

25 16. עוד סיפר מר גלוברמן בתצהירו אודות תחושות הלחץ, חוסר האונים וחוסר הוודאות
26 שתקפו אותו, בשעות הארוכות שבהם היה המטוס באוויר בידיעה שהתגלתה תקלה טכנית
27 באחד ממנועי המטוס.

28

29 17. העד ציין, כי המטוס נחת בחזרה בנתב"ג ביום 16.05.17, בשעה 30:22, לאחר ששהה למעלה
30 מעשר שעות באוויר, ובסופו של דבר שיבצה אותו הנתבעת בטיסה חלופית כשעתיים לאחר
31 מכן. העד טען לסבל ועוגמת נפש רבה שנגרמו לו כתוצאה מביטול הטיסה.

32

33 18. עוד עפ"י התצהיר, ביום 31.08.15, פנה בא כוחו של מר גלוברמן אל הנתבעת ודרש תשלום
34 פיצוי כספי בסך 3,100 ₪ לנוסע, אולם במכתב התשובה שהתקבל ביום 11.10.15, נדחתה
35 דרישה זו.





בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

- 1
2 19. מר גלוברמן נחקר בחקירה נגדית על תצהירו. העד טען בחקירתו, כי עדיף היה לנחות בשדה
3 התעופה הית'רו, מאחר וזהו שדה תעופה גדול, ממנו יוצאות שפע של טיסות לארצות
4 הברית. עם זאת, אישר כי הוא עצמו לא בדק כמה טיסות יצאו לניו יורק במועד הרלוונטי
5 לתביעה, והאם באותו מועד היו די מקומות באותן טיסות שיצאו לכלל נוסעי הנתבעת. העד
6 סיפר, כי חווה טלטלה רצינית לאחר 20 שעות טיסה במצטבר וכי הגיע ליעדו סחוט ורצוף.
7 לדברי העד, הסבר הנתבעת לפיו טיסה למשך 5 שעות נוספות מעל האוקיינוס הייתה פחות
8 בטוחה, לא נמסר לנוסעים והתוודע לו לראשונה במסגרת ההליך המשפטי.
9
10 עדותו של מר חפץ (תובע מס' 29):
11
12 20. תצהירו של מר חפץ, ברובו, דומה (עד כדי זהה) לתצהירו של מר גלוברמן.
13
14 21. השוני היחיד בין התצהירים עניינו במועד הגעת העד אל היעד. לפי סעיף 9 לתצהירו של מר
15 חפץ, הגיע לניו יורק בעיכוב של למעלה מ- 8 שעות.
16
17 22. בחקירתו הנגדית, נשאל מר חפץ על המועד בו המריא לבסוף לניו יורק, וציין כי היה זאת
18 יומיים וחצי לאחר הנחיתה בנתב"ג.
19
20 23. כמו כן, סיפר העד כי כאשר שב עם יתר הנוסעים לנתב"ג "אמרו שאין מקום בטיסה, היו
21 אנשים שהתחננו לעלות לטיסה שהייתה באותו יום, אחרי שעתיים, אני גם עמדתי שם
22 כי היה לי מאוד חשוב להגיע להילולה והייתי חתן שם, בשבילי זו הייתה ברכה, ונפלתתי
23 על אזניים אטומות, שאין טיסות ואין מה לעשות וזה הכל". (עמ' 11, ש' 7 – 9).
24
25 24. העד טען, כי ציפה בנסיבות העניין "שאם יש בעיה בטיחותית שינחתו ישר בלונדון, שלא
26 ייקחו סיכון עליי. אם היה סיכון מהותי, שלא ידחו את הסיכון שאולי נוכל לנחות
27 באיזשהו מקום, לא להיות עוד רגע אחד באוויר שינחתו ויתקנו את התקלה" (שם, ש' 30-
28 32). ועוד טען, כי אם נגזר עליו להתעכב בהגעה לניו יורק, עדיף היה עבורו העיכוב בלונדון,
29 שהיה לפחות מקרב אותו ליעד, חלף החזרתו לנקודת המוצא. העד הביע דעתו, כי ההחלטה
30 התקבלה משיקולים כלכליים. העד ציין, כי לא בדק כמה טיסות יצאו משדה התעופה
31 הית'רו לניו יורק, במועד הרלוונטי.
32
33
34
35
36



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

- 1 ג2. עדויות מטעם הנתבעת:
- 2 עדותו של מר יובל לוטן:
- 3 25. בתצהירו, ציין מר לוטן כי שימש כטייס אצל הנתבעת במועד הרלוונטי לתובענה וכן כי
- 4 תפקד כטייס המפקד בטיסה מושא התביעה. כן, צוין כי במועד הרלוונטי אחז ברישיון טייס
- 5 תובלה בנתיבי אוויר ורישיון מדריך טיסה וכן שימש כבוחן טייסים.
- 6
- 7 26. לעניין נסיבות האירוע, סיפר מר לוטן, כי כחמש שעות לאחר ההמראה, בעת טיסה מעל
- 8 האוקיינוס האטלנטי, הופיעה על מסך נתוני המנועים הודעה על נפילת לחץ שמן באחד
- 9 המנועים. בנסיבות אלו, פעל מר לוטן, לדבריו, בהתאם לנהלים, כיבה את המנוע התקול
- 10 והטיסה נמשכה עם שלושת המנועים הנותרים. לאחר ביצוע הפעולות, התפנה לקבלת
- 11 החלטה באשר ליעד הנחיתה.
- 12
- 13 27. לדברי העד, בהתאם לתקנות הטייס, ההחלטה לעניין יעד הנחיתה בהתאם לאמות המידה
- 14 הנזכרות בחוק ובהתאם למדיניות הקבועה בספר העזר המבצעי של המפעיל האווירי,
- 15 מסורה לו, כקברניט הטיסה.
- 16
- 17 28. מר לוטן סיפר, כי בהתאם לסמכות הנתונה לו כאמור לעיל, החלטתו הראשונית הייתה
- 18 שלא להמשיך את הטיסה לניו יורק ולהנחית את המטוס בשדה התעופה הקרוב ביותר,
- 19 במרחב האירופי, וזאת משיקולי בטיחות; שכן, במקרה של המשך הטיסה ליעד המקורי,
- 20 המשך נתיב הטיסה הינו מעל האוקיינוס, במרחק גדול מנמל תעופה כלשהו כך שכל
- 21 שתגלה תקלה נוספת, מספר האפשרויות לביצוע נחיתה חירום בדרך, מצומצם ואינו
- 22 מיטבי. שיקול נוסף שנלקח בחשבון הינו כמות הדלק, מאחר וכמות הדלק המחושבת
- 23 להגעה ליעד המקורי, ניו יורק הייתה נמוכה יחסית, וזאת לאור ביצוע המשך הטיסה עם
- 24 שלושה מנועים (ולא ארבעה) ובעוד הרזרבות שנצפו אינן עומדות בתקן.
- 25
- 26 29. לדברי העד, לאחר מסירת ההודעה ותוך התייעצות עם קצין המבצעים במרכז השליטה של
- 27 הנתבעת, נמסר לו כי במקרה של נחיתה בנמל התעופה בלונדון, האפשרויות להעברת
- 28 הנוסעים לטיסות חלופיות וכמו גם טיפול אחר שיידרש, מצומצמות יותר, וכי בעקבות כך
- 29 ייגרמו לנוסעים טרחה, עיכוב ואי נוחות. מאידך, לדבריו התברר לו שאם ימשיך את הטיסה
- 30 לתל אביב, שם המשאבים העומדים לרשות החברה רבים ומגוונים, תתאפשר העברה
- 31 מהירה יותר של הנוסעים לטיסות חלופיות.
- 32
- 33



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

- 1 30. לכן, לדברי העד, לאחר ששקל את כלל השיקולים, לרבות מצבו הטכני של המטוס,
2 אפשרויות הפעולה הפתוחות בפניו במקרה של תקלה נוספת, את כמות הדלק המצויה אל
3 מול זו הנדרשת, דיווחים מטראולוגיים ועוד. הובהר, כי בראש ובראשונה, במכלול
4 השיקולים הושם הדגש על בטיחות הנוסעים ובכפוף לכל אלו, שיקול מרכזי נוסף הוא
5 רווחת הנוסעים. בנסיבות המפורטות ולאור המידע שהתקבל בידיו של יובל, החליט
6 להמשיך הטיסה ולנחות בנמל הבית, בנתב"ג.
7
8 31. עוד הצהיר מר לוטל, כי למיטב ידיעתו, בבדיקת המטוס על הקרקע, התגלתה תקלה במיסב
9 של ציר המניע את משאבת השמן וכי תקלה חריגה זו תוקנה בידי הצוות הטכני של אל על,
10 והמטוס הוחזר לפעילות תוך זמן קצר ביותר.
11
12 32. בחקירתו הנגדית, אישר מר לוטן את הנחת ב"כ התובעת, כי בנמל הבית נתב"ג, נתונים
13 לנתבעת משאבים גדולים יותר מאשר בכל נמל תעופה אחר, "יש צוות, יש מתקני קרקע,
14 תחזוקת מטוסים, אפשרויות להביא מטוסים אחרים אם מטוס מתקלקל.. לספוג את
15 העיכוב שנוצר" (עמ' 13, ש' 1 – 2).
16
17 33. לכשנשאל אודות החלטתו הראשונית להנחית את המטוס בנמל התעופה הית'רו, השיב כי
18 זו "סוג של החלטה אינסטינקטיבית שהייתה נראית לי טבעית בלי יותר מדי מחשבה,
19 תפיסת העולם אומרת בוא נלך לשדה קרוב והיתרו היה קרוב בלי יותר מדי שיקול מעמיק
20 לדברים האחרים" (עמ' 13, ש' 6 – 8)... והוסיף כי "זה היה לפני התייעצות שאותה קיימתי
21 וחיבב לקיים עם גורמי החברה, עם קצין המבצעים וחשבנו לעומק על העניין וקיבלנו
22 החלטה שמתאימה לנסיבות" (שם, ש' 14 – 15). העד לא ידע לנקוב בשמו של קצין
23 המבצעים עימו שוחח בזמן אמת.
24
25 34. כאשר נשאל האם החזרת המטוס נבעה משיקולים כלכליים, השיב מר לוטן כי אינו חושב
26 כך, אך יש לשאול בנושא את הגורמים הרלוונטיים, והוסיף לעניין זה "מה שנאמר לי
27 באותה שיחה שהחלטה היא משיקולי רווחת הנוסעים, זה מה שהוסבר לי" (שם, ש'
28 19 – 20).
29
30 35. כאשר נשאל העד אם ידוע לו כמה טיסות ממריאות מדי יום מנמל התעופה הית'רו לניו
31 יורק, והאם ידועות לו עלויות תיקון התקלה שאירעה במטוס, השיב בשלילה לשאלות אלו.
32
33
34



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

- 1 עדותו של מר טל בקר:
- 2 36. בתצהירו, ציין מר בקר, כי במועד הרלוונטי לתובענה כיהן כסמנכ"ל מבצעים אצל הנתבעת,
- 3 ואחז ברישיון טייס תובלה בנתיבי אוויר. עוד לדבריו, כחלק מתפקידו עסק בטיסה נשוא
- 4 התביעה.
- 5
- 6 37. לעניין נסיבות האירוע, סיפר מר בקר בתצהירו, על המידע שהגיע אליו לדבריו בזמן אמת
- 7 אודות התקלה במטוס והחלטת קברניט הטיסה לבחור שדה תעופה אחר לנחיתה.
- 8
- 9 38. בשלב זה, עפ"י התצהיר, אחרי קבלת ההחלטה הראשונית, פנה הקברניט אל מרכז
- 10 השליטה של הנתבעת לצורך קיום התייעצויות נוספות. נטען, כי ההחלטה מתקבלת
- 11 במשותף, ע"י קברניט הטיסה ומרכז השליטה, אך ההחלטה הסופית היא של הקברניט.
- 12
- 13 39. עוד הצהיר מר בקר, בסעיף 10 לתצהיר: "בשלב זה הצטרפתי לצוות שהיה נוכח במרכז
- 14 השליטה של אל על, ולאחר התייעצות של הקברניט עם הצוות, ולאחר שבוצעו בדיקות על
- 15 ידי ועל ידי חברי הצוות האחרים של מרכז השליטה, התחוור לנו כי הנחתת מטוס כה
- 16 גדול, בעל מס' רב של נוסעים, בנמל התעופה בלונדון (או פריז, שנבדק גם לצורך העניין),
- 17 בהפתעה גמורה וללא שציפו להגעתו, יכול לגרום בעיות ועיכובים רבים בכל הנוגע לטיפול
- 18 בנוסעי הטיסה ולרווחתם".
- 19
- 20 40. עוד לדברי העד, על פי ההערכה הטכנית בזמן אמת, התקלה חייבה החלפת מנוע, שבאם
- 21 הייתה נעשית בנמל תעופה בלונדון או פריז, הייתה מחייבת הטסה של מנוע וטכנאים לאתר
- 22 הנחיתה בעוד משך הטיפול המוערך היה לא פחות מיומיים.
- 23
- 24 41. כן, נטען כי מבדיקה שנערכה ע"י מרכז השליטה, הוברר כי לא ניתן יהיה למצוא טיסות
- 25 חלופיות, מלונדון או מפריז לניו יורק, למרבית מנוסעי הטיסה. אי לכך, נבחנה גם
- 26 האפשרות לשכן את כלל נוסעי הטיסה במלונות ומבדיקה ראשונית התברר, כך כפי הנטען
- 27 בתצהיר, כי אין די מקומות פנויים בבתי המלון אשר יוכלו לקבל את כלל נוסעי הטיסה.
- 28 לאור האמור נטען כי ברור אפוא שככל והמטוס היה נוחת בנמל התעופה לונדון או פריז
- 29 הייתה נגרמת לנוסעים אי נוחות אדירה.
- 30
- 31 42. עוד הצהיר מר בקר, כי חלופה נוספת שנבחנה הייתה להנחית את המטוס בלונדון או פריז,
- 32 ולשלוח מטוס אחר על מנת לאסוף את הנוסעים ולהטיסם לניו יורק ואולם גם חלופה זאת



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

- 1 הייתה מובילה לטרחה רבה היות וגם המטוס החלופי בהגיעו לנמל התעופה, היה נאלץ
2 להמתין להמראה וזאת בשל סגירת שדות התעופה באירופה להמראות בשעות הלילה.
- 3
4 43. לפיכך, עפ"י תצהירו של מר בקר, לאחר שנלקחו מכלול השיקולים הרלוונטיים בחשבון,
5 ובראש ובראשונה מתן שירות יעיל וזריז לנוסעים וזאת מבלי לפגוע כאמור בביטחון
6 הטיסה, הוחלט ע"י מרכז השליטה יחד עם קברניטי הטיסה, להחזיר את המטוס לנחיתה
7 בנתב"ג.
- 8
9 44. בהמשך לאמור נטען, כי הטיסה נחתה ללא שום אירועים מיוחדים, הנוסעים התקבלו ע"י
10 מנהלים מהדרג הבכיר ביותר, מרבית הנוסעים שובצו לטיסות חלופיות עוד באותו הלילה
11 ויתרת הנוסעים שובצו לטיסות ביום שלמחרת.
- 12
13 45. ראוי לציין, כי בתצהיר נרשם כי צורף "דו"ח אירועים חריגים של הנתבעת מזמן אמת"
14 ואולם בפועל הדו"ח לא צורף לתצהיר.
- 15
16 46. באשר לטיב התקלה, נטען, כי בבדיקת המטוס התגלתה תקלה בציר המניע את משאבת
17 השמן, וכי תקלה חריגה זו חייבה החלפת מנוע. התקלה תוקנה ע"י הצוות הטכני של
18 הנתבעת והמטוס הוחזר לפעילות בתוך פרק זמן קצר ביותר, ואף נעשה בו שימוש כבר
19 למחרת.
- 20
21 47. בחקירתו הנגדית, נשאל מר בקר האם שוחח עם הקברניט במהלך הטיסה, ולכך השיב
22 בשלילה. באותו אופן, השיב גם ביחס לשאלה האם קיבל החלטה כלשהי הנוגעת לטיסה.
23 העד השיב כי לא בדק כמה טיסות המריאו במועד הרלוונטי מנמל התעופה היתירו לנו
24 יורק, הואיל ואין זה תפקידו לעשות כן, וגם הבדיקה בנושא בתי המלון בלונדון נעשתה,
25 עפ"י מיטב ידיעתו ע"י האחראי לכך ולא על ידו. העד הבהיר שאין לו כל תיעוד של אותן
26 פניות וכי הוא מסתמך בעדותו על דברים שנאמרו לו. העד השיב לשאלות ב"כ התובעים,
27 כי אין לו כל ידיעה ביחס לעלויות תיקון התקלה בהיתירו לעומת עלותו בנתב"ג ואף לא
28 ביחס לעלות חניית המטוס בהיתירו.
- 29
30 48. לשאלת בית המשפט על תהליך קבלת ההחלטות, סיפר העד כי ככלל ההחלטה מתקבלת
31 לאחר שכל נציג במרכז השליטה (לדוגמא נציג שירות, נציג תחזוקה, נציג מבצעים, נציג
32 בטיחות ועוד) בודק את השאלות שבתחום סמכותו ומוסר את המידע למנהל מרכז
33 השליטה, אך זאת העיד "עקרונית, לאו דווקא במקרה הזה". (עמ' 15 לפרוטוקול).



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

1
2

ד. דיון והכרעה:

3
4

1. האם זכאים התובעים לפיצוי הסטטוטורי?

5
6
7

49. כפי שהובהר לעיל, אין חולק כי הנתבעת מהווה "מפעיל טיסה" וכי בהתאם להחלטה של מותב זה, הוכרע כי הטיסה נשוא התביעה היא "טיסה שבוטלה", והכל עפ"י הגדרות חוק שירותי תעופה.

8

9
10
11

50. סעיף 6(א)(3) לחוק קובע, כי "נוסע שהונפק לו כרטיס טיסה לטיסה שבוטלה, יהיה זכאי לקבל ממפעיל טיסה או מהמארגן הטבות אלה" – (3) פיצוי כספי כאמור בתוספת הראשונה". במקרה דנן, הפיצוי הסטטוטורי בהתאם לסעיף זה עומד ע"ס 3,100 ₪.

12
13
14
15

51. לאחר שנקבע, כי התנאים הקבועים בסעיף 6(א)(3) לחוק התקיימו, עובר נטל ההוכחה לכתפי הנתבעת, לשכנע כי עומדת לה ההגנה עפ"י החוק, שבעטיה פטורה היא מפיצוי התובעים.

16

17
18
19

52. כאמור, לטענת הנתבעת, עומדת לה ההגנה הקבועה בסעיף 6(ה)(1), לפיו: "ה) בלי לגרוע מהוראות סעיף קטן (ג), נוסע שטיסתו בוטלה לא יהיה זכאי לפיצוי כספי כאמור בתוספת הראשונה, אם מפעיל הטיסה או המארגן הוכיח כי התקיים אחד מאלה:

20
21
22

(1) הטיסה בוטלה בשל נסיבות מיוחדות שלא היו בשליטתו, וגם אם היה עושה כל אשר ביכולתו – לא היה יכול למנוע את ביטולה בשל אותן נסיבות".

23
24

(2) הטיסה בוטלה בשל שביתה או השבתה מוגנות;
(3) הטיסה בוטלה כדי להימנע מחילול שבת או חג".

25

(ההדגשות אינן במקור א.ה.ה.)

26
27
28

53. הנה כי כן, על מנת שבית המשפט יפטור את הנתבעת מתשלום הפיצוי הסטטוטורי, עליו להשתכנע, כי התרחשו בענייננו נסיבות מיוחדות, שלא היו בשליטת הנתבעת וגם אם הייתה עושה כל שביכולתה, לא הייתה יכולה למנוע את ביטולה של הטיסה בשל אותן הנסיבות.

29



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

54. לעניין פרשנותה של הגנה זו, יפים דבריו של כבוד השופט מזרחי בתא"מ (רח'י) - 69167-11-16
16 אורי רגב ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בע"מ (פורסם בנבו), שם סקר את החריג
של "נסיבות מיוחדות" בפסיקת הערכאות השונות בישראל וקבע, כי יש לפרש בצורה
דוקנית ומצמצמת את המילים נסיבות מיוחדות, לאמור:

"בהחלט יש להעניק למילים "נסיבות מיוחדות" פרשנות
מצמצמת ביותר, והן מתיישבות עם המילים "שלא היו
בשליטתו". כלומר, רק נסיבות שהן בבחינת "כוח עליון", כגון
מזג אויר פתאומי ובלתי צפוי, אסונות טבע כלליים, מלחמות,
שביתות רוחביות בלתי צפויות, תקלה מובנית כללית בסוג כזה
של מטוסים וכיו"ב, יצדיקו את הפטור"

בית-המשפט חייב להעניק לחוק פרשנות שמעודדת את הנתבעת
לשפר ולתקן את דרכיה, למצוא דרכים שונות להתגבר על תקלות
טכניות, להתייעל, תוך צמצום האפשרות לפגיעה בנוסעים, אף
במחיר כלכלי מסוים שירבוץ לפתחה.

באופן עקרוני, אין תקלה טכנית שאינה ניתנת לפתרון או למענה
סבירים. הכל שאלה של מחיר, כדאיות כלכלית, תכנון ופריסת
מערך טכני שבכוחו להעניק מענה ראוי לתקלות בזמן סביר.

מטבע הדברים, הפעלת כלי טיס, כרוכה בבלאי ובתקלות ועל
הנתבעת לצפות מצב דברים שכזה, לאמור להכין חלקי חילוף,
להעסיק אנשי מקצוע מתאימים, להעמיד הכן כלי טיס חלופי,
לרכוש ציוד וכיו"ב".

55. נטל השכנוע להוכחת הגנות סעיף 6 לחוק שירותי תעופה מוטל על המוביל האווירי, בענייננו
- הנתבעת. פטור מחבות לפיצוי יינתן, אם מפעיל הטיסה או המארגן הוכיח, כי הטיסה
בוטלה בשל נסיבות מיוחדות שלא היו בשליטתו, וגם אם היה עושה כל אשר ביכולתו – לא
היה יכול למנוע את ביטולה בשל אותן נסיבות. עסקינן במבחן אובייקטיבי במסגרתו נבחנת
השאלה האם חברת תעופה סבירה היתה יכולה לצפות את הנסיבות שהובילו לביטול
הטיסה והאם פעלה באופן סביר למנוע את ביטולה.



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

1

2 56. דא עקא, שחרף העובדה שמוטל על כתפי הנתבעת נטל ההוכחה כאמור, הלכה למעשה לא
3 הובאה על ידה כל ראיה לשאלת טיב התקלה, שכיחותה, חריגותה והיעדר היכולת לצפות
4 אותה.

5

6 57. הנתבעת, מסיבות השמורות עימה, החליטה להסתפק באמירה קצרה וכוללנית בעלמא,
7 מפי המצהירים מטעמה, כי התקלה הייתה "חריגה" וחייבה החלפת מנוע (סעיף 18
8 לתצהירו של מר לוטן, וסעיף 19 לתצהירו של מר בקר). הא ותו לא.

9

10 58. נשאלת השאלה, האם די לנתבעת בעדות זו, בכדי להוכיח קיומן של הנסיבות הקבועות
11 בסעיף ההגנה לו היא טוענת? לדידי, התשובה לשאלה זו היא שלילית.

12

13 59. הנתבעת בחרה, שלא להביא לפני בית המשפט עדותו של גורם טכני רלוונטי שאיתר את
14 התקלה וטיפל בה. ודוק, הצהרתם של מר לוטן ומר בקר שהובאה, אודות טיב התקלה,
15 היא עדות מפי השמועה.

16

17 60. לא צורפו לתצהירים מטעם הנתבעת מסמכים רלוונטיים ומהותיים. כך, דוח אירועים
18 חריגים שצוין בתצהירו של מר בקר, לא צורף. הנתבעת לא צירפה יומן טיפולים של המטוס
19 / ספר תחזוקה, אף שיכולה הייתה לעשות כן, בנקל. לא צורפו מסמכים שיש בהם בכדי
20 ללמד על שכיחות התקלה המדוברת, במטוס הספציפי וגם באופן כללי. ומכאן שהצהרתם
21 הכוללנית של עדי הנתבעת, כי המדובר בתקלה "חריגה", אינה נתמכת בבדל ראיה, ולו
22 לכאורה. לא הובאו ראיות באשר לפעולות שנעשו על ידה כדי למנוע את התרחשות התקלה.
23 הלכה למעשה, לא הובא ע"י הנתבעת כל נתון שיש בו בכדי להוכיח את העדר יכולתה לצפות
24 את התרחשות התקלה ולתמוך בטענתה, כי גם אם הייתה עושה כל שניתן לא היה ביכולתה
25 למנוע אותה.

26

27 61. העובדה שהנתבעת בחרה שלא להמציא את הראיות להוכחתן של אותן "נסיבות מיוחדות
28 שלא היו בשליטתה" ואשר לא היה בכוחה למנוע, נזקפת לחובתה, שכן אין ספק שאלו הן
29 ראיות רלוונטיות מאוד, שמצויות בשליטתה של הנתבעת, ולא ניתן כל הסבר המניח את
30 הדעת למחדלה זה.

31



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

- 1 62. בטיעוני הסיכום, עתר ב"כ הנתבעת כי בית המשפט ילמד על חריגות התקלה, מעצם
2 העובדה שזו התגלתה רק בשעה שהמטוס היה באוויר. אין לי, אלא לדחות טענה זו. העובדה
3 שהתקלה התגלתה בעת שהמטוס היה באוויר יכולה להצביע, אולי, על העובדה שבאופן
4 **סובייקטיבי**, הנתבעת לא צפתה אותה, אך היא וודאי לא יכולה להוביל למסקנה שלא ניתן
5 היה לצפות את התקלה ושלא הייתה אפשרות למנוע אותה, בהתנהלות סבירה של המוביל
6 האווירי.
- 7
8 63. לא רק שהנתבעת לא השכילה להמציא ראיות באשר לשאלת חריגות התקלה והעדר
9 יכולתה לצפות אותה, הרי שגם לא הוכיחה שלא ניתן היה למנוע **ביטולה** של הטיסה, היינו
10 דחיית הטיסה (או המשכה) לפרק זמן העולה על 8 שעות. במה דברים אמורים?
- 11
12 64. הנתבעת טענה, כי עפ"י בדיקות שנעשו בזמן אמת, הנחתת המטוס בשדה התעופה בלונדון
13 או פריז, הייתה מובילה לעיכוב גדול ולדחייה ממושכת יותר של מועד הגעת התובעים אל
14 יעדם, ניו יורק, מאחר ומבדיקה ראשונית עלה שאין די מקומות בטיסות חלופיות ואף אין
15 מספיק חדרי מלון על מנת לשכן את כל הנוסעים. ומכל מקום, כך נטען, הייתה נדרשת
16 הנתבעת להטיס צוות טכני עם החלף לצורך התיקון מישראל, לשדה התעופה בו יונחת
17 המטוס. לפיכך, לטענת הנתבעת, דווקא ההחלטה להשיב את הנוסעים ארצה, קיצרה את
18 פרק הזמן שאותו חיכו הנוסעים כדי להגיע ליידעם. גם טענה זו, נטענה בהיעדר ראיות
19 לתמוך. במה דברים אמורים?
- 20
21 65. בהקשר לשאלה זו, הרי עדותו של קברניט הטיסה, מר לוטן, היא עדות מפי השמועה. שהרי
22 מר לוטן, כטייס, לא עסק כלל בשאלות משך תיקון המטוס, האפשרות לניתוב הנוסעים
23 לטיסות חלופיות ושיכונם במלונות. את כל המידע האמור, קיבל מר לוטן ממרכז השליטה
24 של הנתבעת. על כך הצהיר והעיד מפורשות מר לוטן, וכך אך סביר שיקרה (ר' סעיף 12
25 לתצהיר).
- 26
27 66. גם עדותו של מר בקר בשאלות אלו, היא עדות מפי השמועה. מר בקר העיד, באופן ברור
28 ומפורש, שתצהירו מבוסס על דברים שנאמרו לו מפי נציגים במרכז השליטה, כי הוא עצמו
29 לא בדק את הנתונים, מאחר שאין זה מתפקידו לעשות כן, וכי אין לו את התיעוד הרלוונטי.
30 נציגי הנתבעת, אשר עפ"י הנטען ביצעו את אותן בדיקות, לא הובאו לעדות על ידה, והתיעוד
31 הרלוונטי, בו וודאי אוחזת הנתבעת, לא צורף לראיותיה.
- 32



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

67. הנה כי כן, הנתבעת לא הציגה לבית המשפט ולו ראיה קונקרטית בודדת, אשר יהא בה בכדי ללמד אודות הנתונים שעמדו – לטענתה – בבסיס ההחלטה שלא להנחית את המטוס בשדה תעופה אירופאי. כך, לא הוצג כל תיעוד באשר לבדיקות שנעשו לטענתה ביחס למספר מקומות פנויים בטיסות חלופיות בזמן אמת. כן, לא הוגש תיעוד ביחס לבדיקה שנעשתה לכאורה במלונות. לא הוסבר מדוע לא נשקלה האפשרות להנחית את המטוס בלונדון, להטיס חלק מן הנוסעים בסמוך לנחיתה באמצעות טיסות חלופיות ולשכן את חלק האחר במלונות (שהרי, אולי כך, היה מתקצר העיכוב בהגעה לפחות מ – 8 שעות ולו עבור חלק מן הנוסעים). לא הובהר מדוע הייתה מחויבת הטסת צוות טכני מהארץ, ומהי הסיבה שלא היה ביכולתה של הנתבעת לתקן את התקלה באחד משדות התעופה הגדולים בעולם מבלי להטיס לשם צוות במיוחד מישראל. לא צוין כלל, וממילא לא הוכח, מה הייתה זמינות החלף (המנוע) עבור הנתבעת בנמל התעופה היתירו, מבלי הטיסו מהארץ, בין במחשני הנתבעת באירופה, ובין במסגרת שיתופי פעולה עם חברות תעופה זרות. שאלה זו האחרונה, מתחדדת לאור הצהרת עדי הנתבעת, לפיה התיקון היה פשוט ונמשך פרק זמן קצר בלבד. מכאן, שלא מן הנמנע כי בזמינות של החלף ואנשי צוות טכני, ניתן היה להמריא שוב, בתוך פרק זמן הקצר מ – 8 שעות. כל השאלות הללו ואחרות, נותרו ללא כל מענה. משמעות הדבר היא, כי לא עלה בידי הנתבעת להוכיח שנחיתה של המטוס בנמל התעופה בלונדון, לא היה בה בכדי לקצר את העיכוב בטיסה, עבור התובעים, לפרק זמן הקצר מ – 8 שעות ובכך למנוע את ביטול הטיסה.

68. כבר נפסק, כי פרשנות ההגנות הקבועות בסעיף 6(ה) לחוק שירותי תעופה, דינה שתהא מצמצמת. על מנת לראות בנתבעת כמי שזכאית להגנת החוק, עליה להראות כי ניסתה למצוא פתרונות חלופיים להטסת הנוסעים במועד, לרבות בניסיון לשיבוצם בטיסות יוצאות אחרות או החכרת מטוס והפעלת הטיסה באמצעות הנתבעת. כמוכן שחובה זו המוטלת על הנתבעת, הינה חובה אשר יש לבחון אותה בנסיבות המקרה.

69. הנתבעת, כאמור, הסתפקה בלטעון, באופן כוללני ובלתי נתמך בראיות, כי עסקינן בתקלה חריגה, וכי כלל האפשרויות נבדקו בזמן אמת, בטרם הוחלט לסובב את המטוס חזרה ארצה. טענות אלו לא נתמכו בכל ראיה ממשית. הסתפקות ברמת הוכחה כה נמוכה, ללא דרישה להוכיח היעדרן של אלטרנטיבות סבירות, תרוקן מתוכן את החוק, אשר הנו חוק צרכני מובהק.

31





בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

1 70. לאור הנימוקים שפורטו לעיל, אני קובעת שהנתבעת לא הוכיחה את תנאי ההגנה הקבועים
2 בסעיפים 6(ה)(1) לחוק שירותי תעופה. מכאן והואיל ועלה משך האיחור בטיסה על 8 שעות,
3 זכאים התובעים לפיצוי כאמור בחוק.

4
5 71. לאור כל האמור, המסקנה המתבקשת היא כי הנתבעת לא עמדה בנטל ההוכחה הנדרש.
6 תוצאת הדברים הינה כי התובעים זכאים לפיצוי בסך של 3,100 ש"ח כ"א, בהתאם
7 להוראות סעיף 6(א)(3) לחוק שירותי תעופה.
8

9 22. האם זכאים התובעים לפיצויים לדוגמא?

10 72. בעניין זה טענו התובעים, כי היות והנתבעת לא שילמה להם ביודעין את הפיצוי הקבוע
11 בחוק, תוך שהיא מאלצת אותם לפנות לערכאות המשפטיות, דבר שגרר הוצאות משפטיות
12 וביטול זמנם, הרי שיש להטיל עליה פיצויים לדוגמא וזאת בהסתמך על הוראות סעיף
13 11(א)(1)(ב) לחוק ובפרט בשים לב לעוגמת הנפש הרבה של התובעים שטסו למשך למעלה
14 מ – 10 שעות, וזאת רק כדי לחזור לנקודת המוצא. טענה נוספת אשר בפי התובעים היא,
15 כי הנתבעת התנהלה מתוך שיקולים כלכליים בעת שהחליטה להשיב את המטוס לאחור
16 ולהנחיתו בנתב"ג, חלף ביצוע נחיתה בנמל תעופה בלונדון, שם עלויות תיקון המטוס
17 והטיפול בנוסעים צפויות היו להיות גבוהות יותר.

18
19 73. מנגד, טוענת הנתבעת כי התובעים אינם זכאים לכל פיצוי ממין שהוא, וודאי לא פיצוי
20 לדוגמא. לגרסתה, פעלה ללא דופי מרגע גילוי התקלה, דרך הטיפול בנוסעים לאחר השיבה
21 לנמל המוצא ועד להבאתם ליעדם בטיסות חלופיות, תוך הקפדה על כל שירותי הסיוע
22 המחויבים עפ"י חוק.

23
24 74. סעיף 11(א)(1)(ב) לחוק מקנה לבית המשפט סמכות לפסוק פיצויים לדוגמה, בסכום שלא
25 יעלה על 10,350 ₪, אם נמצא כי ביודעין לא נתן מפעיל הטיסה הטבות לנוסע שטיסתו
26 בוטלה, בניגוד להוראות סעיף 6 לחוק.

27
28 75. סעיף 11(ב) לחוק קובע כי בבואו לקבוע את גובה הפיצויים לדוגמה, לא יתחשב בית
29 המשפט בגובה הנזק שנגרם לנוסע עקב ביטול הטיסה או השינוי במועד המראתה או
30 בתנאיה, אלא יתחשב, בין היתר, בשיקולים האלה: (1) אכיפת החוק והרתעה מפני הפרתו;
31 (2) עידוד הנוסע למימוש זכויותיו; (3) היות ההפרה הפרה חוזרת; (4) חומרת ההפרה
32 ונסיבותיה; (5) שוויה הכספי של העסקה שבקשר אליה בוצעה ההפרה.
33



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

- 1 76. בניגוד לנטל הוכחת התקיימות תנאי הפטור, שהינו מוטל על הנתבעת, הרי שהנטל להוכחת
2 זכאות לפיצויים לדוגמא מוטל על התובעים.
- 3
4 77. באשר לטענת התובעים, כי פנו באמצעות בא כוחם אל הנתבעת בסמוך למקרה בדרישה
5 לתשלום פיצוי וסורבו, טענה זו עולה מעדותם של העדים מטעמה ולא נסתרה ע"י הנתבעת
6 (ר' סעי' 39 לכתב ההגנה), ומכאן שעובדה זו הוכחה.
- 7
8 78. ואולם, מצב הדברים הראיתי הינו שונה, בכל הנוגע לטענת התובעים, לפיה הנתבעת פעלה
9 מתוך שיקולים כלכליים, בשעה שהחליטה להנחית את המטוס בנתב"ג, חלף הנחתתו בנמל
10 התעופה בלונדון. עדויות התובעים לעניין זה, הינן בגדר סברה בלבד. לא עלה בידי התובעים
11 להוכיח נתונים או עובדות הנוגעות לעלויות, וזאת על אף שקיבלו פרטים רלוונטיים מן
12 הנתבעת במסגרת ההליכים המקדמיים (ר' החלטת בית המשפט מיום 16.05.20, לעניין
13 גילוי במסגרת שאלונים). לחלופין וככל שלא נמסרו לתובעים הנתונים הרלוונטיים מן
14 הנתבעת חרף צו בית המשפט, לא עתרו התובעים לחייב את הנתבעת לפעול בהתאם
15 להוראות בית המשפט. עדי הנתבעת אמנם נחקרו במסגרת חקירתם הנגדית בנושא
16 העלויות, אך איני מוצאת כי היה בתשובותיהם בכדי לבסס את טענות התובעים בהקשר
17 זה. כל שעלה בידי התובעים להוכיח הוא, כי באופן כללי העלויות של טיפול בתקלה במטוס
18 בנמל הבית, הן פחותות מן העלויות של טיפול בנמל תעופה בארץ זרה. דא עקא, אין די
19 בממצא כה כוללני, בכדי להרים את הנטל להוכחת טענה חמורה, לפיה מה שהנחה את
20 הנתבעת בנסיבות המקרה דנן, היה מניע כלכלי גרידא, וזאת על חשבון בטיחות הנוסעים
21 ורווחתם. חזקה על הנתבעת, כי פעלה מבלי לסכן את נוסעיה וששקלה – בראש ובראשונה
22 – שיקולי בטיחות – בטרם קיבלה החלטה. כך, העידו גם עדי הנתבעת, ואילו התובעים, לא
23 הוכיחו אחרת. אמנם, העובדה שהחלטת הנתבעת הובילה לכך שהתובעים שהו 5 שעות
24 נוספות באוויר כשהם טסים במטוס תקול, גורמת אי נוחות, אך אין לבית משפט זה כלים
25 להכריע, כממצא פוזיטיב, כי בעשותה כאמור קיפחה הנתבעת את בטיחות הנוסעים
26 במקרה דנן, אם לאו, שעה שראיות **מקצועיות** לעניין זה, לא הוגשו ע"י התובעים.
27
- 28 79. אשר על כן, אני דוחה את טענות התובעים בהקשר האמור, כשיקול לפסיקת פיצויים
29 לדוגמא.
30
- 31 80. מכאן, שהעובדות הרלוונטיות לפסיקת פיצויים לדוגמא, הוא סירובה של הנתבעת לפצות
32 את התובעים בפיצוי סטטוטורי בהמשך לפנייתם אליה בסמוך לאירוע. במחדלה זה,
33 אילצה הנתבעת את התובעים לניהול הליך משפטי, לביטול זמן והוצאות כספיות.



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

1

2 81. משטענת התובעים לדרישת פיצוי, נמצאה מוצדקת אני קובעת כי יש לפסוק לזכותם פיצוי
3 לדוגמא, והכל בהתאם להוראות סעיף 11(א)(1)(ב) לחוק.

4

5 82. בקביעת סכום הפיצוי נלקחו בחשבון מכלול השיקולים, לרבות חומרת ההפרה ועוגמת
6 הנפש הרבה שנגרמה לנוסעים ששהו למעלה מ- 10 שעות באוויר, חזרו לנקודת המוצא
7 ונדרשו לטוס פעם נוספת בטיסה חלופית; ניתן רק לשער בנפשנו את רמת הלחץ והחרדה
8 שבה היו התובעים וכלל נוסעי המטוס נתונים, משך כל אותן שעות שבהן טסו באמצעות
9 מטוס שתקלה התגלתה באחד ממנועיו (בעניין זה, העידו גם התובעים גלוברמן וחפץ).
10 שקלתי את החשיבות הנודעת לאכיפת החוק והרתעת הנתבעת וחברות תעופה אחרות מפני
11 הפרתו וכן חומרת ההפרה ונסיבותיה ומסקנתי היא כי על הנתבעת לפצות התובעים
12 בפיצויים לדוגמא בסך של 2,000 ₪.

13

14

ה. סוף דבר:

15 83. לאור כלל מסקנותיי לעיל, אני מחייבת את הנתבעת לשלם לכל אחד מהתובעים, לסילוק
16 סופי ומלא של התביעה, סך של 5,100 ₪.

17

18 84. כמו כן, אני מחייבת את הנתבעת לשלם לתובעים הוצאות משפט, בסך כולל של 30,000 ₪,
19 וזאת בהתחשב בשכ"ט עו"ד, אגרת בית משפט, במספר הדיונים, בהתייצבות התובעים
20 להעיד, ובכתבי הטענות, הבקשות והתגובות שהוגשו בתיק.

21

22

23

24

25

26

ניתן היום, ג' תשרי תשפ"ב, 09 ספטמבר 2021, בהעדר הצדדים.

27

אושרית הובר היימן, שופטת

28

29