



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

בפני כבוד השופט ישראל פת

תובעים

1. שירלי כהן
 2. יונתן כהן
 3. יעל כהן
 4. אוהד כהן
 5. מרים כהן
 6. צבי לזר
 7. יעל לזר
 8. מימי לזר
 9. נתי לזר
 10. נחמה לזר
 11. יעקב גודמן
 12. סימה גודמן
 13. רן זסלבסקי
 14. מאיר אוחנה
 15. פאול דה קוסטה
 16. מרי דה קוסטה
 17. רוברט אורחאן
 18. מיכאלה אורחאן
 19. רון ובר
 20. יואל ובר
 21. לימור ובר
 22. הדר ובר
 23. עמית ובר
 24. דלה גובשוב
 25. דוד גובשוב
 26. רומן גובשוב
 27. מליטה גובשוב
 28. משה רוטמן
 29. מרגלית רוטמן
- ע"י ב"כ עו"ד אשר רוטבאום

נגד

יונייטד אירליינס אינק.
ע"י ב"כ עו"ד אסף רזיאל

נתבעים



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

פסק דין

1

2

3

סקירת יריעת המחלוקת וטענות הצדדים בקליפת אגוז

4 1. עניינה של הסוגיה שעליה נסוב פסק הדין הוא במחלוקת בין הצדדים באשר לפרשנותו של
5 סעיף 6(ה)(1) לחוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה),
6 תשע"ב–2012 (להלן: "החוק" או "חוק שירותי תעופה"), ובכלל זה האם יש להגדיר את
7 הטיסות מושא התובענה כ"טיסות שבוטלו", באופן המזכה את התובעים בפיצוי; וכן האם
8 יהיו זכאים התובעים אף לפיצויים לדוגמה, כמשמעם בחוק.

9

10

טענות התובעים

11 2. ענייננו ב-4 טיסות נפרדות, אשר נערכו ע"י הנתבעת, חברה זרה, שמושבה בארה"ב, ושלה
12 נציגות בישראל, המוגדרת כ"מפעיל טיסה" כמשמעותה של הגדרה זאת בחוק, כאשר
13 יחידי התובעים רכשו כרטיסים לטיסות אלו, כמפורט לקמן, וכאשר לטענת התובעים, כלל
14 הטיסות בוטלו או עוכבו באופן המוכר בחוק כ"ביטול טיסה".
15 3. התובעים רכשו אצל הנתבעת כרטיסי טיסה למועדים וליעדים שונים, כמפורט לקמן:

16 התובעים 1-5: טיסה UA955 מנתב"ג לסן פרנסיסקו ביום 1.5.17. שעת המראה מתוכננת:
17 00:55 ושעת נחיתה מתוכננת 06:00 (להלן: "הטיסה הראשונה").

18 התובעים 6-16: טיסה UA85 מנתב"ג לניו יורק ביום 25.6.19, שעת המראה מתוכננת:
19 12:15 ושעת נחיתה מתוכננת: 17:15 (להלן: "הטיסה השנייה").

20 התובעים 17-19: טיסה UA955 מנתב"ג לסן פרנסיסקו ביום 22.7.19, שעת המראה
21 מתוכננת: 00:55 ושעת נחיתה מתוכננת: 06:00 (להלן: "הטיסה השלישית").

22 התובעים 28-29: טיסה UA955 מנתב"ג לסן פרנסיסקו ביום 25.11.19, שעת המראה
23 מתוכננת: 00:55 ושעת נחיתה מתוכננת: 06:00 (להלן: "הטיסה הרביעית").

24 לטענת התובעים, כל הטיסות האמורות בוטלו או עוכבו מעל לשמונה שעות. משכך,
25 לטענתם, ובהתאם לחוק שירותי התעופה יש לפצותם בסך של 3,130 ₪, וזאת, בהתאם
26 לקבוע בתוספת הראשונה לחוק. כמו כן, יש להטיל פיצויים לדוגמה על הנתבעת.

27 4. הסעדים המבוקשים: פיצויים בסך של 3,130 ₪ * 29 טיסות שבוטלו; 10,350 ₪ הוצאות
28 לדוגמה לכל נוסע; כאשר לצרכי אגרה הועמד סכום התביעה בסה"כ (פיצויים בצירוף
29 הוצאות לדוגמה) על סך של 7,000 ₪ עבור כל נוסע. בסה"כ הועמדה התביעה על סך של
30 203,000 ₪.

31



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

טענות הנתבעת:

- 1
2 5. לטענת הנתבעת, ככל שיוכח שאיזו מהטיסות הרלבנטיות אכן באה בגדר "טיסה שבוטלה",
3 הרי שבנסיבות העניין היא פטורה מתשלום, על יסוד הוראות סעיף 6(ה) לחוק. זאת, מאחר
4 שבכל אחד ואחד מהמקרים התקיים מקרה של "כוח עליון" או מקרה חריג ומיוחד המחריג
5 את הנתבעת מכל פיצוי. כמו כן, לטענת הנתבעת, אין כל מקום לפיצויים לדוגמה, באשר
6 הנתבעת פעלה בהתאם להוראות החוק ולא הוכח כי התובעים לא זכו בסיוע בהתאם
7 להוראות החוק באופן המזכה אותם בפיצויים לדוגמה.
8 6. באשר לטיסה הרביעית, הובהר במסגרת תצהיר עדות הראשית מטעם הנתבעת (הגם
9 שהדברים לא הובהרו בכתב ההגנה), כי אכן לא נמצא שהנסיבות שבגינן עוכבה הטיסה היו
10 חריגות, ומשכך, היתה מוכנה הנתבעת לשלם לכל באי הטיסה את מלוא סכום הפיצוי,
11 הנקוב בתוספת הראשונה לחוק, כדין.
12 בנסיבות העניין, דומה כי אין כל מחלוקת באשר לחובת הפיצוי לנוסעי הטיסה הרביעית,
13 הגם כי נותרה מחלוקת באשר לחובת הפיצויים לדוגמה, נושא שאליו אדרש בנפרד בהמשך
14 הילוכי.

סדרי הדין וראיות הצדדים

- 15
16
17 7. במסגרת ההליך התקיים קדם משפט ביום 10.2.21, שבמסגרתו התייצב אחד מהתובעים
18 ואף העיד לבקשתי על אי הנוחות שנגרמה לו בשל ביטול הטיסה.
19 כן הצהיר באותו מעמד ב"כ התובעים כי אין בכוונתו להגיש תצהירי עדות ראשית מטעם
20 התובעים. משכך, הוריתי על הגשת תצהירי עדות ראשית מטעם הנתבעת. הנתבעת הגישה
21 את תצהירו של מר תמיר תקוה (להלן: "מר תקוה"), האמון על הטיפול בישראל בתביעות
22 קטנות המוגשות כנגד הנתבעת (כפי שהדברים עולים מדבריו בעמ' 7, ש' 17-18 לפר').
23 כאמור, לא הוגשו תצהירי עדות ראשית מטעם התובעים ואלו הסתמכו על גילוי המסמכים
24 ועל הצהרות הנתבעת.
25 ישיבת הוכחות וסיכומים בעל פה התקיימה ביום 11.7.21 ובמסגרתה נחקר מר תקוה
26 בחקירה נגדית ע"י ב"כ התובעים.
27 לאחר דיון זה הוגשה ע"י ב"כ התובעת בקשה לתיקון הפרוטוקול ובהעדר התנגדות זו
28 התקבלה. משכך, יש לראות את הפרוטוקול על תיקונו כחטיבה אחת.
29 8. עוד אבקש להפנות לעניין מיוחד כדלקמן:
30 במהלך הטיפול בתיק ובעקבות הצעת המותב בפר' הדיון מיום 10.2.21 כי ב"כ הצדדים
31 יסמיכו את המותב ליתן פסק דין בהתאם לסעיף 79א לחוק בתי המשפט (ובעקבות החלטתי
32 מיום 17.6.21), הפנה ב"כ התובעים את שימת לבו של המותב (בהודעתו מיום 27.6.21)



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

1 לפסק הדין שניתן ע"י כב' השופטת אושרית הובר היימן בתא (רח') 10402-07-18 ג'סטין
2 קגן נ' יונייטד אירליינס אינק (פורסם ב"נבו", 22.6.21, להלן: "עניין קגן"), כאשר לטענת
3 ב"כ התובעים הקביעות בעניין קגן רלוונטיות אף לענייננו ונוגעות בשאלות שעניינן נדון
4 בהליך שלפניי.

5 בסעיף 6 לתשובת ב"כ הנתבעת הוא הבהיר את הדברים הבאים:

6 **"פסק הדין בעניין קגן מיום 22.6.21 מתייחס לטיסות שונות שאף לא אחת באה**
7 **בגדר הטיסות מושא התובענה דנן. דהיינו מדובר בטיסות אחרות ובנסיבות שונות**
8 **בתכלית האחת מרעותה."**

9 בעקבות ישיבת ההוכחות מיום 11.7.21 ולאחר שהשווייתי בין מספרי הטיסות ומועדיהן
10 עלתה אצלי התהייה **שמה שגה ב"כ הנתבעת**, ואכן הטיסה המתוארת בסעיף 6 לפסק הדין
11 בעניין קגן כדלקמן – **"בהתאם לכרטיס הטיסה, הוסכם כי פרטיה ומועדיה של טיסת**
12 **התובעת 5 יהיו כדלקמן: טיסה שמספרה UA955, תל אביב - סן פרנסיסקו, ביום**
13 **01.05.17, שעת המראה מתוכננת 06:00, ושעת נחיתה מתוכננת 00:55"**, היא אותה
14 טיסה מושאת תביעתם של התובעים 1-5, טיסה UA955 מנתב"ג לסן פרנסיסקו ביום
15 1.5.17. שעת המראה מתוכננת: 00:55 ושעת נחיתה מתוכננת 06:00. בעקבות זאת ניתנה
16 החלטתי מיום 28.7.21, שבמסגרתה ביקשתי את התייחסות ב"כ הצדדים לעניין, כמו גם
17 להכרעה השיפוטית שניתנה ע"י ביהמ"ש בעניין קגן בסוגיה.

18 בתשובתו הארוכה של ב"כ התובעים הוא טען כי אכן מדובר באותה טיסה. עוד הוסיף ב"כ
19 התובעים וטען כי מדובר בקביעות בפסק הדין שכולן רלוונטיות לענייננו, ולא רק הקביעה
20 ביחס לטיסה מיום 1.5.17. ב"כ התובעים הכביר בדברים והוסיף נספחים כרוחו הטובה.
21 לעומתו, ב"כ הנתבעת הלין על אריכות הדברים (שנעשתה שלא בפעם הראשונה) שלא
22 לצורך, שיש בה משום מקצה שיפורים ותשובה נוספת לסיכומים. בעניין זה כבר הערתי
23 בהחלטתי מיום 26.7.21 לב"כ התובעים על כך שהפנה את שימת לבי מחוץ לסדרי הדין
24 לפסק דין נוסף שניתן ע"י כב' השופטת הובר היימן ושבינתיים התפרסם במאגרים
25 המשפטיים. לטעמי, לא זו הדרך לפעול בעניין, הגם שאין ענייננו בראיות נוספות. עם זאת
26 קבעתי באותה החלטה כי בשים לב לכך שפסק הדין התפרסם במאגרים המשפטיים הרי
27 שלא מצאתי לנכון להתעלם ממנו.

28 מכל מקום ולגופו של עניין, גם ב"כ הנתבעת אינו מתכחש בתשובתו מיום 3.8.21 לקביעה
29 כי אכן מדובר באותה טיסה. עם זאת, ב"כ הנתבעת עותר לקבל את טענותיו ביחס לסוגיות
30 שגרמו לעיכוב טיסה זו, שאליהן אתייחס בהמשך הילוכי.

31

32

דיון והכרעה

33 9. ראשית, נפנה מבטנו להוכחת טענת התובעים כי הם רכשו כרטיסים והתעתדו לטוס באותן

34

טיסות שבוטלו.



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

1 התובעים צירפו בכתב התביעה מטעמם כרטיסי טיסה לטיסות שבוטלו.
 2 כמו כן, במסגרת תצהיר גילוי מסמכים של מר תקוה, מטעם הנתבעת, מיום 31.1.21, צורפו
 3 רשימות הנוסעים בכלל הטיסות, כאשר פרטי הנוסעים האחרים בטיסות הנ"ל הושחרו
 4 ואילו פרטי התובעים דנן הושארו, באופן המאמת את טענת התובעים כי רכשו כרטיסים
 5 לטיסות מושאות התביעה. הדברים עולים גם מעדותו של מר תקוה עצמו (עמ' 10, ש' 35-
 6 36 לפר').

7 10. במסגרת תצהיר עדותו הראשית של מר תקוה התברר כי 3 טיסות בוטלו, מסיבות בטיחות
 8 ונסיבות אחרות שאליהן אתיחס בהמשך, ואילו הטיסה הרביעית התעכבה במשך למעלה
 9 מ-8 שעות, באופן המגדיר גם טיסה זו כטיסה שבוטלה. עם זאת, לא נמצא כי הנסיבות
 10 לעיכוב הטיסה הרביעית הוגדרו ע"י הגורמים המקצועיים בנתבעת כנסיבות מיוחדות
 11 שבאו "בגדר אירוע מיוחד בלתי צפוי או בלתי שגרתי שאינו נוגע לאחזקה השוטפת של
 12 כלי הטיס". משכך, לטענת הנתבעת, כל מי מבאי הטיסה הרביעית שפנה לנתבעת לקבלת
 13 פיצוי בגין ביטולה של טיסה זו קיבל פיצוי כספי בהתאם לחוק, במלואו ובמועדו (סעיף 18
 14 לתצהיר. כן ר' עדותו של מר תקוה בעמ' 8, ש' 33-34 לפר', ולפיה, היתה מוכנה הנתבעת
 15 לשלם את מלוא הפיצוי סמוך מאד לאחר הגשת התביעה). בנסיבות אלו, הרי שאין כל
 16 מחלוקת באשר לזכאותם של התובעים 28-29, באי הטיסה הרביעית, לקבלת פיצוי,
 17 בהתאם לתוספת לחוק. אשר על כן אדרש אך ורק לבחינת שלוש הטיסות האחרות. בהמשך
 18 הדרך אבחן את זכאותם של כלל התובעים (ובכללם, באי הטיסה הרביעית) לפיצויים
 19 לדוגמה.

הגדרת טיסה שבוטלה

20
21
22 11. ראשית, אבחן מהי טיסה שבוטלה בהתאם להוראות החוק:

23 לעניין זה אפנה להגדרת טיסה שבוטלה בסעיף ההגדרות של החוק (סעיף 1), כדלקמן:

24 **"טיסה שבוטלה" – כל אחת מאלה, ואולם לא יראו שינוי במספר הטיסה**

25 **כשלעצמו כטיסה שבוטלה:**

26 (1) **טיסה שלא התקיימה;**

27 (2) **טיסה שהמריאה באיחור של שמונה שעות לפחות מהמועד**

28 **הנקוב בכרטיס הטיסה או באיחור שנקבע לפי סעיף 6(ח);"**

29 (ההדגשות כאן ולהלן שלי. י.פ.).

30 כלומר: דינן של הטיסות מושאות התביעה כדין טיסות שבוטלו.

31 בהקשר זה נקבע בסעיף 6 לחוק כדלקמן:

32 **"(א) נוסע שהונפק לו כרטיס טיסה לטיסה שבוטלה, יהיה זכאי לקבל**

33 **ממפעיל טיסה או מהמארגן הטבות אלה:**



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

- 1 (1) שירותי סיוע;
- 2 (2) השבת תמורה או כרטיס טיסה חלופי, לפי בחירת הנוסע;
- 3 (3) פיצוי כספי כאמור בתוספת הראשונה."
- 4

5 כלומר: די לו לתובע להוכיח כי הונפק לו כרטיס לטיסה שבוטלה על מנת שיהיה זכאי לקבל
6 פיצוי, בהתאם להוראות סעיף 6(א) לחוק. משכך, ניתן לומר כי על התובע להוכיח שני
7 רכיבים על מנת לעמוד בתנאי הסף המזכים בפיצוי סטטוטורי: הצגת כרטיס טיסה לטיסה
8 שבוטלה והוכחה שהטיסה אכן בוטלה.

9 בנסיבות העניין שלפניי ובהתבסס על תצהירו ועדותו של מר תקוה הרי ששני רכיבים אלו
10 הוכחו.

11 12. בסיכומיו לפניי טען ב"כ הנתבעת כי לא הוגשו כלל ראיות מטעם התובעים, ובכלל זה:
12 תצהירי עדות ראשית, ולא ניתן להתבסס על תצהירו ועדותו של עד הנתבעת על מנת לחייב
13 את הנתבעת.

14 אין בידי לקבל טענה זו: כידוע, במסגרת ההליך האזרחי נדרש המותב להכריע בהתאם
15 למאזן ההסתברויות. די לו למותב להשתכנע כי אחד מהצדדים היטה את הכף לטובתו, על
16 מנת להכריע את דינה של התביעה. הלכה למעשה, משמעותה של מידת ההוכחה לפי מאזן
17 ההסתברויות היא: "שלדעת בית המשפט – על בסיס העמדה שהוא נוקט באשר
18 למהימנותן של הראיות שבאו בפניו, כמותן, דיותן והמשקל הראייתי שיש להעניק להן –
19 גרסה אחת (באשר לעניין השנוי במחלוקת) מסתברת יותר ומתקבלת יותר על הדע מן
20 הגרסה שכנגד." (י' קדמי על הראיות חלק רביעי (2009), 1764).

21 בהקשר זה הלכה פסוקה היא עמנו משכבר הימים כי התובע רשאי להסתמך בתביעתו על
22 ראיות הנתבע:

23 "אין ספק, כי אמנם כך הוא הדין, כל בעל דין זכאי לבסס את טענותיו לא רק על
24 הראיות שהובאו על-ידיו, אלא גם על הראיות שהובאו על-ידי הצד שכנגד. ובבוא
25 בית המשפט להכריע בענין שנדון בפניו רשאי הוא להסתמך על כל הראיות
26 הרלבנטיות המצויות לפניו בדין." (ע"א 403/64 לוינסון נ' חברה בית תמר בע"מ,
27 פ"ד יט(1) 108; וכן ר' אורי גורן, סוגיות בסדר דין אזרחי מהדורה עשירית (2009),
28 758).

29 13. כאמור לעיל, טענות התובעים בדבר רכישת כרטיסים לטיסות שבוטלו ועצם העובדה כי
30 הטיסות אכן בוטלו הוכחו בתצהירים מטעמו של מר תקוה (ובכלל זה: תצהיר גילוי
31 המסמכים ותצהירי עדות ראשית). בנסיבות העניין די לי בכך על מנת להעביר את נטל
32 הראיה לנתבעת כמפורט לקמן.

33



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

טענות ההגנה של הנתבעת

14. חרף האמור לעיל, טוענת הנתבעת לקיומן של הגנות מכח סעיף 6(ה)1 לחוק, אשר מורה אותנו כדלקמן:

"(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:

(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;"

כלומר: לאחר שהתובע הוכיח כי התקיימו בעניינו שני הרכיבים המזכים אותו בפיצוי לכאורה: הטיסה בוטלה והונפק לו כרטיס לטיסה זו, הרי שנטל הראיה מועבר לכתפי הנתבעת. הנתבעת מצדו נדרש להוכיח התקיימותם של שלושה תנאים: הימצאותן של "נסיבות מיוחדות" שהביאו לביטוח הטיסה; שנסיבות אלו "לא היו בשליטתו", וכי "גם אם היה עושה כל אשר ביכולתו – לא היה יכול למנוע את ביטולה בשל אותן נסיבות". רק אם עמד הנתבעת בנטל ההוכחה, כאמור, היה נפטר מליתן פיצוי לתובע. לעניין זה אפנה למשל לפסק דינו של השופט אמיר ויצנבליט בתק (הרצליה) 68228-03-17, רפאל מושקטל נ' ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ (בפסקה 8, פורסם ב"נבו", 28.12.17, להלן: "עניין מושקטל").

הפסיקה הכירה בנסיבות של כח עליון, כמו למשל: פגעי מזג האוויר, השבתה של נמל התעופה ועוד, כנסיבות מיוחדות שלא היו בשליטתו של מפעיל הטיסה. השאלה שבמחלוקת ביחס לטיסות מושאות התביעה היא האם תקלות אחרות, ובכללן: בעיות דלק, בלמים וכיו"ב הן נסיבות מיוחדות וחריגות. כן אדרש בהמשך הילוכי להוכחת טענת הנתבעת ביחס לטענת החריגות והמיוחדות של הבעיות הללו. נבחן את יישומם של כללים אלו בנסיבות המקרים דן.

תצהירו של מר תקוה, עדותו ומשקלה

15. הנתבעת המציאה, כאמור, את תצהיר עדות הראשית של מר תקוה. זה האחרון מתבסס על חוות דעת מטעמו של מר קרייג לינקינהוקר, מנהל אגף טכני אופרציה ואחזקה של החברה הנתבעת, היושב בשיקגו (להלן: "מר קרייג"), שצורפו כנספחים מטעמו למקצת מהדו"חות של הטיסות.

16. לגופו של עניין מתייחס מר תקוה לתקלות הבאות שגרמו לטענתו לאיחורים בטיסות ולביטולן של הטיסות כדלקמן:



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

- 1 **הטיסה הראשונה:** לשיטתנו של מר תקוה (בסעיף 6 לתצהיר), הטיסה לא המריאה לדרכה
2 כמתוכנן משיקולי בטיחות, עקב **חוסר איזון במערכת הדלק**, כאשר בהמשך היה **עוצר**
3 **המראות מנתב"ג**, באופן שבו לא ניתן אישור המראה. מר תקוה מציין כי שירותי הדלק
4 ניתנים ע"י ספקים חיצוניים ללא מעורבות הנתבעת, וזאת, מטעם רשות שדות התעופה
5 בישראל המנהלת את נתב"ג. כן ציין מר תקוה בתצהירו, כאמור, כי לאחר השלמת התיקון
6 של כלי הטייס המעורב בטיסה זו, נגרם, כאמור, עיכוב נוסף, שלא היה בשליטת הנתבעת,
7 והוא – עוצר ההמראות מנתב"ג. לדבריו של מר תקוה, לא ידוע לו על עוד תקלות כדוגמת
8 תקלה זו שאירעו במהלך 90 הימים שקדמו למקרה מושא התביעה דנא. מר תקוה צירף
9 לתצהיר מטעמו שני דוחות של טיסות: האחד של הטיסה המקורית, מסמך באנגלית,
10 הנושא כותרת "flight information", ואשר כונה בתצהיר "דו"ח הטיסה", והשני של
11 הטיסה החלופית. כן צורף, כאמור, דוח טכני מטעם הנתבעת, החתום בחתימה הנחזית
12 להיראות כחתימתו של מר קרייג, המבהיר את נסיבות התקלה.
- 13 **17. הטיסה השנייה:** טיסה זו התעכבה עקב **תקלה במערכות הבלימה** של כלי הטייס.
14 משיקולי בטיחות ובשל חומרת התקלה הוחלט לבטל את הטיסה (סעיף 9 לתצהיר). גם כאן
15 צורפו דוחות של שתי הטיסות: הטיסה המקורית שבוטלה והטיסה החלופית וכן דוח טכני
16 מטעם הנתבעת.
- 17 **18. הטיסה השלישית:** לדבריו של מר תקוה (בסעיף 13 לתצהירו) התגלתה **תקלה בלתי צפויה**
18 **במערכת החשמל** של כלי הטייס, אשר חייבה את השבתו לטרמינל לתיקון התקלה.
19 מסיבות בטיחות בוטלה הטיסה הנ"ל. במקרה זה צורף דוח הטיסה המקורי בלבד וכן דוח
20 טכני מטעם הנתבעת.
- 21 **19. הטיסה הרביעית:** באשר לטיסה זו מציין מר תקוה (בסעיפים 16-18 לתצהירו) כי התגלתה
22 תקלה אשר חייבה את השבתו של כלי הטייס לטרמינל. לאחר מכן התעכבה הטיסה בשל
23 עוצר המראות מנתב"ג. אולם בשל העובדה שגורמי המקצוע לא הגדירו תקלה זו כתקלה
24 בלתי שגרית ומיוחדת נכונה הנתבעת לפצות את מי מבאי הטיסה שפנה אליה בעניין. ואכן
25 במקרה זה צורפו שני דוחות של הטיסות אולם לא צורף כל דוח טכני מטעם הנתבעת,
26 כדוגמת הדוחות שצורפו ביחס לשלוש הטיסות האחרות. **יודגש כי עמדה זו לפיה התובעים**
27 **בעניין זה זכאים לפיצוי, הועלתה לראשונה ובאופן תמוה בתצהיר עדותו הראשית של מר**
28 **תקוה ולא קודם לכן.** אתייחס לסוגיה זו בהמשך הילוכי.
- 29 **20.** במסגרת חקירתו הנגדית מעומת מר תקוה עם דבריו בתצהירו ביחס לטיסה הראשונה. מר
30 תקוה אינו יודע להצביע על השעה שבה הסתיים הטיפול בתקלה (עמ' 7, ש' 2 לפר'). בהקשר
31 זה יוער כי לא אוכל לקבל את הטענה בדבר עוצר ההמראות כאשר לא הובהר מתי הסתיים
32 הטיפול בתקלה, באופן שמותיר ספק רב ביחס לטענה כאילו עוצר ההמראות הוא שגרם
33 לעיכוב המשמעותי. משהכרענו כי נטל הראיה שלעניין מוטל על הנתבעת הרי שזו לא
34 השכילה להרימו.



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

21. מר תקוה מבהיר כי הנספחים ביחס לתקלות נערכו ע"י צוות של האגף של הנתבעת (עמ' 7, 1
ש' 4-5 לפר'), אולם אינו יודע לומר האם אלו נערכו בזמן אמת ומהו המועד המדוייק שבו
נערכו (שם, בש' 8-14).
22. עוד מבהיר מר תקוה כי לא הוא עצמו ערך את הדוחות, כאמור, בהיותו הגורם האמון על
ניהול הייצוג של הנתבעת בתביעות קטנות ברחבי הארץ, ובאשר אין ביכולתו להיות נוכח
בכל טיסה (שם, בש' 15-20). כן מבהיר מר תקוה כי אינו מכיר את הנסיבות של כל טיסה
מהטיסות מושאות ההליך דנן מידיעה אישית (שם, ש' 21-23). לדבריו, הוא מתבסס בעדותו
על דבריו של מר קרייג (שם, בש' 25). עוד הוא מציין, לשאלת ב"כ התובעים, כי אינו יודע
לומר האם תקלה במערכת הדלק היא תקלה נדירה וחריגה, ולדבריו הוא מסתמך בעניינים
אלו על הדוחות של מר קרייג (שם, בש' 26-30).
23. עוד מבהיר מר תקוה לשאלת ב"כ התובעים, כי אין לו כל ידע טכני מקצועי (עמ' 8, ש' 15
לפר'). מר תקוה מבהיר כי הוא מתבסס על דוח הצוות הטכני. בהקשר זה לא מצליח מר
תקוה להבהיר כיצד הוא טוען כי מדובר באירוע חריג, כאשר אירוע דומה שנדון בהליך
מקביל (עניין קגן, שאליו אדרש בהמשך) התרחש 9 ימים קודם לכן (שם, ש' 10-11).
24. מר תקוה מבהיר כי אין לו ידע אישי ביחס לתקלה שעניינה חוסר איזון במערכות הדלק
(שם, ש' 18-23). עוד הוא מבהיר כי אינו מבין בתקלות במטוסים (עמ' 9, ש' 11-12 לפר'),
וכן כי התייעץ מראש עם מר קרייג וביקש ממנו להכין את הדוחות שלעניין (שם, בש' 9
ובעמ' 10, ש' 10 לפר').
25. עולה מן המקובץ כי ענייננו בעדות מפי השמועה. מר תקוה מעיד על עצמו כי אינו מתמצא
בעניינים הטכניים. מר תקוה עוסק, לדבריו, בייצוג הנתבעת בתביעות קטנות בישראל. הא
ותו לא. הוא אינו איש טכני והוא לא הכין את הדוחות שהוצגו על ידו. הדוחות לא הוגשו
באמצעות עורכם, הם אינם בגדר רשומה מוסדית, והם הוכנו במיוחד לצורך ההליך, אולם
ללא פירוט התאריך. בנסיבות העניין, לא ניתן לחקור את עורך הדוחות על דוחותיו. יתירה
מכך: על הנתבעת מוטל לתרגם את הדוחות וזה לא נעשה. לא זו אף זו: למעשה לא הוצגה
לפנינו עמדה של גורם שנכח באירועים מושאי התובענה: לא קברניט, לא דייל, לא איש
צוות קרקע, לא ספק שירותים, לא מתדלק, לא איש רשות שדות התעופה ולא כל גורם אחר
שנכח באירועים בזמן אמת. ברי לי כי יש קושי בזימונו מר קרייג לעדות לישראל, אולם
מצד שני לא הוצגה בפניי כל עדות פוזיטיבית של גורם שהיה מעורב בטיפול בתקלות.
26. ברי כי עדותו של מר תקוה היא עדות מפי השמועה ומשקלה מטבע הדברים ובהתאם
להלכה הפסוקה היא נמוכה עד אפסית. בהקשר זה אפנה לחורים הרבים בעדות זו, כמפורט
לעיל.
27. בשולי עניין זה, וכאמור לעיל, אתייחס גם לטענת הנתבעת ולפיה ביחס לטיסה הראשונה
נגרם עיכוב חמור ונוסף הנובע מעוצר המראות בנתב"ג. נוכח העובדה שמר תקוה לא היה
יכול להציג לפניי את שעת סיום הטיפול הטכני בכלי הטייס מושא הטיסה הראשונה הרי



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

1 שלא ברור כמה שעות עוכבה הטיסה בשל הכשל הטכני. ברי כי חובת ההוכחה בעניין זה
2 רובצת על הנתבעת והיא לא השכילה לעמוד בו. עוד בשולי עניין זה אעיר כי לא מצאתי
3 אישור לטענת עוצר ההמראות. גם לו אישור כזה היה מומצא הרי שבנסיבות שבהן העיכוב
4 העיקרי והראשוני נבע מתקלה טכנית שבאחריות הנתבעת הרי שאני מוצא קושי רב בעצם
5 העלאת טענה זו. מכל מקום, כאמור לעיל, היה על הנתבעת להציג העתקים מתורגמים של
6 כלל הדוחות שלעניין וגם בכך לא עמדה הנתבעת.
7 28. משכך, אין מנוס מלקבוע כי הנתבעת לא השכילה להרים את נטל הראיה המוטל עליה
8 ביחס להוכחת חריגות המקרים מושאי התובענה דנן.

9

10 **מהי רמת ההוכחה הנדרשת ממפעיל טיסה ביחס לטענה לפיה התקלה בכלי הטייס חריגה?**

11 29. כאמור לעיל, ענייננו בטענת הנתבעת ולפיה הנסיבות שבגינן נדחו שלוש הטיסות הראשונות
12 הן נסיבות מיוחדות וחריגות, המצדיקות את החריג שלפיו נוסעים בטיסות אלו לא יהיו
13 זכאים לפיצוי. נבחן, אפוא, טענה זו.

14 30. לעניין פרשנותה של הגנה זו, יפים דבריו של כבוד השופט מנחם מזרחי, סגן נשיאה, בתא"מ
15 (רח" 69167-11-16 אורי רגב ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בע"מ (פורסם ב"נבו"),
16 29.3.17), שם סקר את החריג של "נסיבות מיוחדות" בפסיקת הערכאות השונות בישראל
17 וקבע, כי יש **לפרש בצורה דווקנית ומצמצמת** את המילים "נסיבות מיוחדות", כדלקמן:

18 **"בהחלט יש להעניק למילים "נסיבות מיוחדות" פרשנות מצמצמת ביותר, והן**
19 **מתיישבות עם המילים "שלא היו בשליטתו". כלומר, רק נסיבות שהן בבחינת**
20 **"כוח עליון", כגון מזג אויר פתאומי ובלתי צפוי, אסונות טבע כלליים, מלחמות,**
21 **שביתות רוחביות בלתי צפויות, תקלה מובנית כללית בסוג כזה של מטוסים**
22 **וכיו"ב, יצדיקו את הפטור. בית-המשפט חייב להעניק לחוק פרשנות שמעודדת**
23 **את הנתבעת לשפר ולתקן את דרכיה, למצוא דרכים שונות להתגבר על תקלות**
24 **טכניות, להתייעל, תוך צמצום האפשרות לפגיעה בנוסעים, אף במחיר כלכלי**
25 **מסוים שירבוץ לפתחה. באופן עקרוני, אין תקלה טכנית שאינה ניתנת לפתרון**
26 **או למענה סבירים. הכל שאלה של מחיר, כדאיות כלכלית, תכנון ופריסת מערך**
27 **טכני שבכוחו להעניק מענה ראוי לתקלות בזמן סביר. מטבע הדברים, הפעלת**
28 **כלי טיס, כרוכה בבלאי ובתקלות ועל הנתבעת לצפות מצב דברים שכזה, לאמור**
29 **להכין חלקי חילוף, להעסיק אנשי מקצוע מתאימים, להעמיד הכן כלי טיס**
30 **חלופי, לרכוש ציוד וכיו"ב."**

31 דברים אלו צוטטו בהסכמה גם ע"י כב' השופטת אושרית הובר היימן בת"א (רח" 46400-
32 07-17 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ (פורסם ב"נבו"), 18.7.21).



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

1 עוד עמנו קביעתו של כב' השופט גדעון גינת, סגן הנשיא בע"א (מחוזי ת"א) 26921-07-10,
2 קרבר נ' נתבי אוויר אוסטריים Austrian Airlines (פורסם ב"נבו", 13.2.11. להלן:
3 "עניין קרבר"). פסק הדין בעניין קרבר מתייחס אמנם לחוק התובלה האווירית התש"ס-
4 1980 שהחיל בישראל את הוראות אמנת ורשה מיום 12.10.1929 ואת הפרוטוקול המתקן
5 שנחתם בהאג ביום 28.9.1955; אולם העקרונות שם יפים גם לענייננו. וכך נקבע שם בעניין
6 רמת הראייה הנדרשת ביחס לטענה לתקלה טכנית בנסיבות חריגות:

7 "ראיה על עצם האירוע היתה צריכה להיות מוגשת על ידי איש מקצוע בדרג בכיר
8 שיסביר לבית המשפט את מה שאירע וינמק את סיווג האירוע כ"כוח עליון". לא
9 הובא כל נתון או מידע לבית-המשפט שיראה מה עושה המשיבה בדרך כלל כדי
10 להימנע מתקלה מעין זו. אין ראייה המסבירה מה נעשה כדי לאתר התקלה
11 מבעוד מועד, מה טיפולי התחזוקה המיועדים לאתר תקלות "בלתי צפויות" ומה
12 דרכי הטיפול למניעת תקלות כאלה. אין ראיה מה הטיפולים שנעשו לגבי המטוס
13 הספציפי במועדים רליבנטיים." (שם בפסקה 7).

14 עוד קובע שם השופט גינת את הדברים הבאים:

15 "נטל השכנוע להוכחת הגנות סעיף 20(1) מוטל על המוביל האווירי. הוא זה
16 שצריך להראות כי מדובר באירוע בלתי נמנע והוא זה שצריך להוכיח כי לא ניתן
17 היה למנוע את הופעת הסדק וכי גם לא ניתן היה לגלותו מבעוד מועד. הוכחת
18 אופן תחזוקת כלי הטיס שגרם לאיחור בתובלה והמסקנות המתבקשות מדרך
19 תחזוקה זו לעניין הסדק שארע, היתה מוטלת כל כולה על המוביל האווירי. כפי
20 שציינתי, לא הוכיח המוביל האווירי בענייננו דבר. הדיווח שצורף לכתב ההגנה
21 אינו קביל ללא תצהיר או עדות של איש מקצוע בכיר, שיסביר לא רק את המסמך
22 אלא דרך תחזוקת כלי הטיס, היות תחזוקה זו עומדת ברף המקצועי שנקבע על
23 ידי יצרן המטוס, והנמקה מדוע, חרף התחזוקה שבוצעה בפועל ודרכי הביקורת
24 שנקטו, ארע הסדק במועד הנדון." (שם, בפסקה 8 כן ר' חזרה על דברים אלו
25 ויישומם ביחס לדין הנוהג היום בפסק דינה של כב' הרשמת הבכירה מרי יפעתי
26 בתק (נת') 56533-12-17, מירב ירדני נ' ישראייר תעופה ותיירות בע"מ, פורסם
27 ב"נבו", 5.6.18, במיוחד בפסקה 11 לפסק הדין).

28 32. כלומר: לא די בהוכחת הדברים ע"י הנציג היושב בישראל, אלא צריך להמציא תצהיר עדות
29 ראשית מטעמו של איש מקצוע בכיר, שיבהיר כי ענייננו בתקלה חריגה ומיוחדת אשר לא
30 ניתן היה לגלותה מבעוד מועד, וכאשר התחזוקה של כלי הטיס שבוצעה בפועל ובהתאם
31 להנחיות שלעניין לא היתה יכולה להביא לגילוייה של תקלה זו.

32 33. סוגיית נטל השכנוע המוזכרת בעניין קרבר נבחנה אף בעניין מושקטל ושם נקבע כדלקמן:



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

- 1 "זאת ועוד, מלשון החוק ניתן לראות שמשטר האחריות המוטל על מפעיל הטיסה
2 אינו אחריות מבוססת אשמה כדוגמת זו המעוגנת בעולות הרשלנות (fault-
3 based liability). על מנת שמפעיל הטיסה יהיה פטור מתשלום הפיצוי לנוסע
4 שטיסתו בוטלה, לא די בכך שיוכח שמפעיל הטיסה לא התרשל. הפטור יינתן
5 במקרה של העדר שליטה, וזהו פתח צר יותר ממתן פטור מאחריות במקרה של
6 העדר התרשלות. לזאת יש להוסיף, כי נטל השכנוע להוכחת תחולת הפטור
7 מהאחריות מוטל על מפעיל הטיסה (לעניין נטל השכנוע בדין שהיה קיים טרם
8 חקיקת חוק שירותי תעופה ראו, ע"א (מחוזי ת"א) 26921-07-10 קרבר נ' נתיבי
9 אוויר אוסטריים Austrian Airlines, [פורסם בנבו] פסקאות 8-7
10 (13.2.2011)). אם כן, משטר האחריות הקבוע בחוק שירותי תעופה קובע אחריות
11 שניתן לכנותה כמוגברת-מאוד, והמתקרבת בספקטרום משטרי האחריות
12 לאחריות חמורה (strict liability)..."
- 13 34. בשולי הדברים ולא בשולי חשיבותם אפנה לפסק דינה של כב' השופטת אושרית הובר היימן
14 בעניין קגן. פסק דין זה עוסק בטיסה הראשונה בהליך שלפניי, כמפורט בפרק שעניינו סדרי
15 הדין וראיות הצדדים. גם בעניין קגן לא הוגשו תצהירי עדות ראשית מטעם התובעים, וגם
16 שם הסתפקה הנתבעת בהמצאת תצהיר עדותו הראשית של הנציג בארץ, מר תקוה.
17 35. השופטת הובר היימן הוסיפה וקבעה ביחס לעדותו של מר תקוה עצמו בעניין קגן כי עד זה
18 – "לא יכול היה להעיד דבר מידיעה אישית ולכן אין לעדות כל משקל ראייתי", כפי שקבע
19 השופט גינת בעניין קרבר. אבקש להתמקד בפסקה 46 לפסק הדין בעניין קגן כדלקמן:
- 20 "יתרה מכך, גם אם יקבלו נספחי התצהיר משקל ראייתי מלא, הרי שיש בהם
21 רק בכדי לתאר את התקלות שהתרחשו, אך אין בהם בכדי להוכיח את יסודות
22 ההגנה – כלומר, שהייתה זו תקלה בלתי צפויה, שלנתבעת לא הייתה כל שליטה
23 עליה וכן כי הנתבעת עשתה כל שניתן כדי למנוע אותה. הוכחה ראייתית לביסוס
24 תנאים אלו גם אינה עולה מעדותו של מר תקוה. כפי העולה מדברי העד, הלה
25 לא היה חלק מן האירועים בזמן אמת, הינו חסר כל ידע טכני, אינו יודע לתאר
26 מה היה מצבו הטכני של המטוס עובר לתקלה, האם תקלה כזו התעוררה במטוס
27 קודם לכן, ואם כן מתי והאם טופלה."
28 הדברים הולמים להפליא למקרה שלפניי.
- 29 36. אמנם במקרה שלפניי, בשונה מבעניין קגן (וכנראה כפועל יוצא מפסק הדין בעניין זה), כבר
30 טרחה הנתבעת והמציאה דוחות טכניים מטעם איש המקצוע הבכיר, מר קרייג
31 לינקינהוקר; אולם מר קרייג עצמו לא מסר תצהיר עדות ראשית ולא נחקר על הדוחות
32 שהומצאו מטעמו. הדוח לא הוצג באמצעות עורכו ולא תורגם. אין צורך לומר שגם אין



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

1 מדובר ברשומה מוסדית שנערכה בזמן אמת. משכך, עדותו של מר תקוה בעניין אינה אלא
 2 עדות שמועה, שלא ניתן לברר את יסודותיה. בכל מקרה, גם במקרה שלפני לא הוכחו
 3 יסודות ההגנה, באשר לא הוכח כי הנתבעת עשתה כל שביכולתה על מנת למנוע את
 4 התקלות, לא הוכח כי היתה זו תקלה בלתי צפויה, כפי שלא הוכח מה היה מצבו של כלי
 5 הטייס עובר לתקלה. **בנסיבות העניין אין לי אלא לקבל את הכרעתה של השופטת הובר**
 6 **היימן בעניין קגן במלואה, וזאת, הן ביחס לטיסה הראשונה שנדונה בעניין קגן ואין ביחס**
 7 **ליתר הטיסות מושאות ההליך שלפניי.**
 8 37. עוד בשולי עניין זה ונוכח טענות ב"כ הנתבעת בתשובתו הנ"ל מיום 3.8.21, אדגיש את
 9 הדברים הבאים: הטענה בדבר עוצר ההמראות אין לה מקום אלא אם הובהר מתי הסתיים
 10 הטיפול בתקלת התדלוק. משלא הובהר מתי הסתיים הטיפול בתקלת התדלוק הרי שלא
 11 ניתן להסתמך על הטענה בדבר עוצר ההמראות.
 12 38. הטענה כי התדלוק מבוצע ע"י ספקים חיצוניים שיש להם הרשאה מיוחדת מטעם רשות
 13 שדות התעופה ומשכך יש לתלות את התקלה בהם, היה לה מקום לו היה מוכח כי מדובר
 14 בתקלה שגרמה לכלל כלי הטייס בנתב"ג, מה שלא הוכח, וכאמור, נטל ההוכחה בעניין זה
 15 רובץ על כתפי הנתבעת. בהקשר זה יודגש כי כפי שנקבע בתק (נת' 11-09-4614 סמדר רוס
 16 ואח' נ' ישראייר ואח' (פורסם ב"נבו", 25.6.12, להלן: "עניין רוס"), זיהום דלק (וכנ"ל
 17 תקלות דלק אחרות) שנגרם לכלל המטוסים יש לראות בו כח עליון. במקרה שלפני לא
 18 הוכח, כאמור, כי ענייננו בתקלה שאירעה בכלל המטוסים, כאמור. בנסיבות העניין, לא
 19 אוכל לקבל את טענות הנתבעת בסוגיה; ואני מקבל במלואה את הכרעתה של כב' השופטת
 20 הובר היימן.

21

הליכים נוספים הנוגעים לנסיבות התיק דנן

22
 23 39. ב"כ המלומד של הנתבעת הפנה את שימת לבי בסיכומיו, כמו גם בכתבי הטענות ובתצהיר
 24 עדותו הראשית של מר תקוה, להליכים שונים בערכאות שונות שחלקם עוסק לטענתו
 25 בנסיבות הדומות להליך שלפני ואילו חלק אחר עוסק בטיסות מושאות ההליך דנן. אבקש
 26 להתייחס להליכים אלו כדלקמן:
 27 40. תק (רח' 11-09-40046 סער נ' בראסלס איירליינס (פורסם ב"נבו", 25.4.12): שם נקבע כי
 28 האיחור בטיסה נבע מתנאי מזג האוויר ומנסיבות נוספות שלא היו בשליטת הנתבעת. יוער
 29 כי הנציג של הנתבעת בתיק הנ"ל נכח במהלך האירועים מושא התביעה בשטח, בשונה
 30 מהמקרה שלפניי. ברי כי הנסיבות שם אכן לא היו בשליטת הנתבעת.
 31 41. בעניין רוס (שאליו התייחסותי לעיל) אכן הובהר כי כח עליון אינו רק פגעי מזג האוויר. כן
 32 נקבע כי זיהום דלק, שסופק ע"י רשות שדות התעופה לכלל המטוסים והחלטת מינהל
 33 התעופה ביחס לכלל המטוסים הם בגדר כח עליון. מסקנה זו מקובלת גם עלי, אולם



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד איירליינס אינק.

תיק חיצוני:

- 1 הנסיבות שונות לחלוטין מנסיבות המקרה שלפניי, שבמסגרתו התגלתה תקלת דלק אך ורק
2 ביחס למטוס הקונקרטי.
- 3 42. תק (ת"א) 12766-02-16 מאיר בן שבת נגד ישראייר (פורסם ב"נבו", 26.7.16). במקרה
4 הנדון שם אכן אותרה תקלה טכנית במערכת הרברס של המנוע בנסיבות מיוחדות
5 וחריגות. הנספחים לכתב ההגנה שם אכן תמכו בגרסת הנתבעת כי אכן מדובר בתקלה
6 נדירה. עוד הובהר כי גם אם היתה הנתבעת עושה ככל שביכולתה לא היתה יכולה למנוע
7 את התרחשות התקלה מושא התובענה. בית המשפט התבסס על הודעות מיילים ועל דף
8 מספרי המטוס שתיעד טיפול בתקלה. מהמסמכים עלה כי היה מדובר בתקלה נדירה:
9 החלקים שהיו דרושים לתיקון הוזמנו מחו"ל. עוד הוכח כי הנתבעת פעלה למציאת
10 פתרונות הולמים, מהירים וחלופיים לטיסה. יוער כי בקשת רשות ערעור על הקביעה הנ"ל
11 נדחתה על ידי כב' השופטת אביגיל כהן ברתק (ת"א) 28972-08-16 בן שבת נ' ישראייר
12 (פורסם ב"נבו", 15.8.16). בית המשפט שלערעור קבע כי נוכח ההלכה לפיה בית המשפט
13 שלערעור יתערב רק במקרים מיוחדים וחריגים הרי שאין מקום להתערב בפסק הדין. מכל
14 מקום, ברי כי נסיבותיו של המקרה שהוצג שם אינן דומות למקרה שלפניי: לא בנדירות
15 התקלה ולא בראיות שהוצגו על ידי הנתבעת ביחס לתיעוד התקלה.
- 16 43. בתק (ת"א) 55484-02-18 חיים אליסף ואח' נגד ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ
17 (פורסם ב"נבו", 31.8.18) דובר על תיקון תקלה טכנית, שערך פחות מ-8 שעות, אולם
18 לאחריו התעוררו תנאי ראות קשים שגרמו להסטת המטוס לנמל תעופה אחר, באופן
19 שגרר עיכוב שלא היה בשליטת הנתבעת. בנסיבות המקרה שם הכיר בית המשפט בכך
20 שמדובר בכח עליון ובמקרה אשר אינו מצוי בשליטת הנתבעת. אין צורך לומר שהנסיבות
21 של אותו מקרה שונות לחלוטין מהמקרה שלפניי.
- 22 44. ברתק 19635-09-20 יונייטד איירליינס נ' טום אלוני ואח' (כב' השופטת אביגיל כהן,
23 פורסם ב"נבו", 17.12.20) נדון מקרה שבו חיברה הערכאה הראשונה שתי טיסות נפרדות,
24 טיסה ראשונה וטיסת המשך, וחישבה את העיכוב הכולל במסגרתן. בעניין זה קבעה
25 ערכאת הערעור כי אין מקום לחשב כך את העיכוב ובנסיבות העניין מצאה ערכאת הערעור
26 כי אין דינן של אף לא אחת מהטיסות כטיסה שבוטלה. יוער כי באותו מקרה קיבל ביהמ"ש
27 את עמדת מפעיל הטיסה ודחה את עיקר קביעות הערכאה הראשונה, אולם עדיין פסק
28 סכום נכבד לנוסעים בגין רכיבים שונים.
- 29 45. בתק (י-ם) 55225-01-20 אלעד יונה נ' יונייטד איירליינס (פורסם ב"נבו", 28.8.20) נדון
30 מקרה שבו לא סופקו מזון ומשקאות חרף איחור בטיסה של כ-6 שעות, וכן לא נמסרה
31 הודעה לתובע בדבר האיחור בטיסה, למרות שהודעה כזו נמסרה לחלק מהנוסעים.
32 נסיבות האיחור סבבו סביב הכנסת ציוד רפואי חיוני למי מהנוסעים וביהמ"ש הכיר בכך
33 כנסיבות המצדיקות את האיחור לגופו. ביהמ"ש פסק בכל זאת פיצויים בשל העדר הספקת
34 מזון ומשקאות, כמו גם פיצויים לדוגמה ברף הנמוך. ברי כי למקרה זה אין כל רלוונטיות



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד איירליינס אינק.

תיק חיצוני:

- 1 לענייננו, לבד מהעובדה שאכן יש מקרים חריגים ויוצאי דופן שאין למפעיל הטיסה כל
2 שליטה עליהם.
- 3 46. בתק 5645-08-15 **סיגלית שוורץ נ' Ukraine international airlines** (רק קטע חלקי
4 מפסק הדין ובו ברכה לצדדים פורסם ב"נבו") נדון מקרה שבו התרחש אירוע חריג בגרטור
5 של המנוע. **נציג החברה האוקראינית הגיע במיוחד לדיון בחו"ל, והוכיח באמצעות**
6 **מסמכים כי בנסיבות העניין מדובר בתקלה נדירה שלא ניתן לצפותה מראש**. בסופו של
7 דבר זכו התובעת ובעלה (שלא הגיש תביעה) במסגרת הסדר פשרה ל-3 שוברים לכרטיסי
8 טיסה למשך שנתיים לכל יעד באירופה בהנחה של 99%. כאמור לעיל: ענייננו בתקלה
9 טכנית נדירה שלא ניתן היה לצפותה מראש. עולה כי הראיות שם היו משכנעות יותר,
10 במיוחד נוכח התייצבות מחו"ל של הגורם שלעניין, כאשר במקרה שלפניי לא הגיע המומחה
11 הטכני להעיד בעניין. התקלה שונה מהתקלות מושא תביעתנו. ולבסוף: מדובר בהסכם
12 פשרה, שלא ניתן להקיש ממנו.
- 13 47. **ביחס לתביעתם של התובעים 6-16, שעניינה בטיסה השנייה**, הפנה ב"כ הנתבעת את
14 שימת לבי לפרוטוקול הדיון ולפסק הדין בתק 42480-11-19 **לירון בן קימון ואח' נגד**
15 **יונייטד איירליינס** (פורסם ב"נבו", 24.2.21). יוער כי התביעה באותו מקרה הוגשה
16 מלכתחילה ע"י התובעת לבדה, כשהיא מציינת גם את נזקי בעלה, כאשר במהלך הדיון
17 צורף גם בעלה להליך. פסק הדין ניתן על דרך הפשרה בהתאם להוראות סעיף 79א לחוק
18 בתי המשפט. במסגרת פסק הדין הכריע כב' הרשם הבכיר אריה דורני-דורון כי התובעים
19 יקבלו פיצוי בסך של 3,300 ₪ יחדיו ובסה"כ סך של 1,650 ₪ לכל אחד מהם.
- 20 48. ברי כי פסק דין שניתן על דרך הפשרה וללא נימוקים לא יכול להכריע גם במקרה שלפניי.
21 בשולי עניין זה אעיר שתי הערות: האחת: הצעתי גם בתיק דנן לב"כ הצדדים לפסוק על
22 דרך הפשרה ובהתאם להוראות סעיף 79א לחוק בתיהמ"ש, אולם לא התגבשה הסכמה בין
23 הצדדים. השנייה: עצם העובדה שבית המשפט מצא לחייב את הנתבעת לפצות את
24 התובעים במקרה שם יש בכך אמירה עקרונית באשר לאחריות הנתבעת לביטול הטיסה.
- 25 49. כן הפנה ב"כ הנתבעת את שימת לבי לפסיקת ביהמ"ש בתק 11333-08-19 **וינר רחל ואח'**
26 **נגד יונייטד איירליינס** (לא פורסם), **שעסק גם הוא בנסיבות של הטיסה השנייה**
27 **ושבמסגרתו התגבשה פשרה מחוץ לכתלי ביהמ"ש**. בעניין זה לא הוצגו לפניי כל ראיות
28 באשר להיקף הסכומים שסוכמו במסגרת הסכם הפשרה.
- 29 50. גם בתק 48272-11-19 **אוילין הלר נגד יונייטד איירליינס** (לא פורסם), התגבשה פשרה
30 מחוץ לכתלי ביהמ"ש, הנוגעת לפרטי הטיסה השנייה. גם בעניין זה לא נחשפתי לפרטי
31 ההסכמות מחוץ לכתלי ביהמ"ש.
- 32 51. דברים אלו אמורים אף ביחס להסכמי הפשרה הנוספים הנוגעים, לטענת הנתבעת, **לטיסה**
33 **השלישית**, מושא התביעה שלפניי, כדלקמן:



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד איירליינס אינק.

תיק חיצוני:

52. מר תקוה הפנה את שימת לבי בתצהירו להסכם הפשרה בתק 1730-09-20, **סטפן קירשנר ואח' נ' יונייטד איירליינס** (לא פורסם), כאשר לטענתו קיבלו התובעים שם במסגרת הסכם הפשרה שוברי זיכוי בסכומים נמוכים מסכום הפיצוי הסטטוטורי, וזאת, אף לאחר הגשת כתב הגנה. לצערי, לא נחשפתי לסכום הפשרה וברי כי אין בהסכם פשרה מחוץ לכתלי ביהמ"ש תוך שקילת הסיכונים והסיכויים שלעניין לכבול את שיקול דעתי.
53. גם התיקים הבאים עסקו בנסיבות הנוגעות ל**טיסה השלישית**:

בתק 36653-11-19 **שרין מטלון נ' יונייטד איירליינס** (לא פורסם), התגבשה פשרה מחוץ לכתלי ביהמ"ש.
גם בתק 8014-11-19 **גונן לצטר נ' יונייטד איירליינס** (לא פורסם), התגבשה פשרה מחוץ לכתלי ביהמ"ש.
54. בשולי עניין זה אבהיר, כאמור, כי היקפי הפיצויים בתיקים אלו לא הוצגו לפניי. עוד אבהיר כי עניינם של תיקים אלו הסתיים, כאמור, בפשרה, כאשר ההליכים שלעניין הוגשו מלכתחילה (כדרכם של הליכי תביעות קטנות), שלא באמצעות עורך דין וייעוץ משפטי, על כל המשמעויות הכרוכות בכך. עוד יוער כי גם אני המלצתי לב"כ הצדדים לנסות ולקצר את ההליכים שלפניי ולחסוך בזמן שיפוטי יקר, באמצעות שיטות פשרה שונות, ובכללן פסיקה לפי סעיף 79א לחוק בתיהמ"ש, כאמור, ועוד, אולם לצערי, קריאתי נותרה כקול קורא בחשכה.

פיצויים לדוגמה

55. התובעים עותרים לחייב את הנתבעת בתשלום פיצויים לדוגמה בגין ההליכים שאולצו לנהל לצורך גביית הפיצויים הסטטוטוריים, וזאת, בהתאם להוראות סעיף 11(א)(1)(ב) לחוק.

"(א) בית המשפט רשאי לפסוק לנוסע שהונפק לו כרטיס טיסה פיצויים שאינם תלויים בנזק (בסעיף זה – פיצויים לדוגמה), בסכום שלא יעלה על 10,350 שקלים חדשים, אם מצא כי נעשה ביודעין אחד מאלה:

(1) מפעיל טיסה או מארגן –

(ב) לא נתן הטבות לנוסע שטיסתו בוטלה, בניגוד להוראות סעיף 6;

56. סעיף 11(ב) לחוק מונה את רשימת השיקולים שעל המותב לשקול בבואו להטיל הוצאות לדוגמה על מוביל אווירי, כדלקמן:



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד איירליינס אינק.

תיק חיצוני:

- 1 (ב) בבואו לקבוע את גובה הפיצויים לדוגמה, יתחשב בית
2 המשפט, בין השאר, בשיקולים המפורטים להלן, ולא
3 יתחשב בגובה הנזק שנגרם לנוסע עקב ביטול הטיסה או
4 השינוי במועד המראתה או בתנאיה:
5 (1) אכיפת החוק והרתעה מפני הפרתו;
6 (2) עידוד הנוסע למימוש זכויותיו;
7 (3) היות ההפרה הפרה חוזרת;
8 (4) חומרת ההפרה ונסיבותיה;
9 (5) שווייה הכספי של העסקה שבקשר אליה בוצעה
10 ההפרה."
11

12 57. בהקשר זה קבע כב' השופט אודי הקר בתק (ת"א) 26230-02-17 דניאל שמל נ' DELTA
13 AIR LINES, INC (פורסם ב"נבו", 25.9.17) את הדברים הבאים:

14 "עצם העובדה שהתובע נאלץ לפנות לבית המשפט כדי לזכות במגיע לו, בנסיבות
15 מקרה זה, היא נסיבה לחומרה. אלמלא היה התובע מגיש את התביעה, סביר
16 להניח שהוא לא היה זוכה לפיצוי המגיע לו על פי דין. זו התנהגות שיש להרתיע
17 מפניה."
18

19 58. יודגש כי נסיבות המקרה שאליו מתייחס פסק הדין הנ"ל שונות מהמקרה שלפניי ונסובות
20 ביחס למקרה שבו סירב מפעיל הטיסה להטיס את התובע שלא כדין ובניגוד להוראות
21 סעיף 5 לחוק, אולם העקרון המפורט בפסק דין זה הולם להפליא גם את המקרה שלפניי.
22 59. בהקשר זה אציין כי התובעים ביכרו במקרה שלפניי שלא להוכיח את תביעתם באמצעות
23 הגשת תצהירי עדות ראשית מטעמם, ולמעשה לא הוגשה כל ראיה מטעמם ביחס להליכים
24 שלעניין. נותרנו, אפוא, עם הטענה בדבר נקיטת ההליכים ע"י התובעים לשם קבלת הפיצוי
25 הסטטוטורי. בהקשר זה נתתי דעתי לכך שבתחילה סירבה הנתבעת למתן כל פיצוי, כפי
26 שלא חשפה את קלפיה בשלב המקדמי של הגשת כתב ההגנה. רק לאחר שהוגשה בקשה
27 לגילוי מסמכים התברר כי אכן התובעים רכשו כרטיסים לטיסות מושא התובענה דנן.
28 בשלב מאוחר יותר התברר כי למעשה מודה הנתבעת כי אין כל מחלוקת ביחס לטיסה
29 הרביעית ומשכך לא ברור מדוע התובעים 28-29 נדרשו לכל ההליכים שלפניי על מנת
30 לזכות בפיצוי הסטטוטורי המגיע להם.
31 60. בנסיבות העניין הרי שגם במקרה דנן, כמו גם בעניין קגן, מצאתי כי ביחס לתובעים 1-27
32 הרי שיש לפסוק לטובתם פיצוי לדוגמה על הצד הנמוך, כאשר בעניין זה נתתי דעתי



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

1 לשיקולים של אכיפת החוק, כמו גם להרתעת הנתבעת וחברות תעופה נוספות מהפרתו.
2 משכך, תישא הנתבעת בפיצויים לדוגמה של כל אחד מהתובעים 1-27 בסך של 1,500 ₪.
3 61. באשר לתובעים 28-29 ובנסיבות עניינם המיוחד ועניינה של הטיסה הרביעית, אני מורה
4 לנתבעת לפצותם בפיצויים לדוגמה בסך של 3,000 ₪ כל אחד.

5

6

סוף דבר ותוצאה

7 62. עולה מן המקובץ כי התובעים השכילו להוכיח את עמידתם בתנאים המפורטים בחוק
8 לצורך הוכחת זכאותם לפיצוי הסטוטורי, כמו גם עמידתם בתנאים המזכים בפיצויים
9 לדוגמה, הגם כי ברף הנמוך. זאת, לבד מהמקרה של התובעים 28-29 ושל הטיסה הרביעית,
10 שבעניין זה לא היו צריכים תובעים אלו להיגרר להליכים משפטיים מיותרים ומבחינת
11 הנתבעת – "יפה שעה אחת קודם" להסדרת העניין.

12 63. באשר לנתבעת הרי שזו לא השכילה להוכיח את ההגנות המוקנות לה מכח סעיף 6(ה)(1)
13 לחוק. בהקשר זה אבהיר כי אני מקבל לחלוטין את הקביעות בעניין קגן, במיוחד בכל הנוגע
14 לטיסה הראשונה. זאת, הגם שבמקרה שלפניי הומצא דו"ח מטעם הגורם המקצועי
15 בארה"ב, מר קרייג.

16 64. בשולי פסק הדין אבהיר כי לא נעלמה מעיניי הסיטואציה שבה מצויה הנתבעת, כמו גם
17 חברות התעופה האחרות, בימים אלו. כל זאת, בתקופת משבר הקורונה, כאשר חברות
18 התעופה מנסות לשקם את מערך טיסותיהן. ברי לי גם הקושי של חברת תעופה זרה להביא
19 לעדות לפניי את הגורם הטכני מטעמה. אולם חזקה עלי מצוות המחוקק, כמו גם פרשנות
20 הפסיקה בעניין. ברי כי התובעים עצמם, שטיסותיהם אירעו במהלך השנים 2017 ו-2019
21 בהתאמה, אינם צריכים להיפגע מהתנהלות הנתבעת, וזו היתה אף כוונת המחוקק.

22 65. **משכך, על הנתבעת לשלם לכל אחד מכלל יחידי התובעים פיצוי סטוטורי בסך של 3,050**
23 **₪.**

24 **כמו כן, תשלם הנתבעת לתובעים 1-27 פיצויים לדוגמה בסך של 1,500 ₪ לכל אחד,**
25 **ולתובעים 28-29 תשלם הנתבעת פיצויים לדוגמה בסך של 3,000 ₪ לכל אחד.**

26

27 באשר לשאלת ההוצאות, הרי שבנסיבות העניין אני מחייב את הנתבעת לשלם לתובעים
28 שכר טרחת עורך דין, בסך של 13,842 ₪, וזאת, בהתאם לתעריף המינימלי המומלץ (כללי
29 לשכת עורכי הדין (התעריף המינימלי המומלץ), תש"ס-2000).

30

31 בהקשר זה נתתי דעתי גם להתנהלות ב"כ הצדדים, כמפורט בפרק שעוסק בסדרי הדין
32 ובראיות הצדדים (פסקה 8), כמו גם להוראות תקנה 153 לתקנות סדר הדין האזרחי,
33 התשע"ט-2018.



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 30071-03-20 כהן ואח' נ' יונייטד אירליינס אינק.

תיק חיצוני:

1

2

כן תישא הנתבעת באגרת משפט בסך כולל של 5,074 ₪, כפי ששולמה.

3

כלל הסכומים ישולמו בתוך 30 ימים מהיום, שאם לא כן יישאו ריבית והפרשי הצמדה

4

כדין.

5

6

7

זכות ערעור כדין.

8

9

10

11

12

13

ניתן היום, כ"ז אב תשפ"א, 05 אוגוסט 2021, בהעדר הצדדים.

14

ישראל פת, שופט

15

16