



## בית משפט השלום ברחובות

ת"א 17-07-46400 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

תיק חיצוני:

בפני כבוד השופטת אושרית הובר היימן

תובעים

1. אלי אבני
2. איילת אבני
3. יהודית ויסמן
4. עדו ויסמן
5. אורי גבאי
6. שחר גבאי
7. רות גבאי
8. תומר גבאי
9. נועם גבאי
10. יותם גבאי
11. אילנה גבאי
12. רחמים מתוק
13. סמיה מרדכי
14. גאנס ויליאם
15. גאנס ספאא
16. גאנס מיסאם
17. גאנס ושאהד
18. גאנס וסים
19. גאנס סמדר
20. גאנס עדן
21. ליליאן גאנס
22. מאגדה גאנס
23. דאליה גאנס
24. גדעאן גאנס
25. ופאא גאנס
26. מאאם גאנס
27. נימר גאנס
28. מלאק גאנס
29. מנאר גאנס
30. אוסמה גאנס
31. לינה גאנס
32. אניל גאנס
33. רפיף גאנס

נגד

סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

נתבעת



## בית משפט השלום ברחובות

ת"א 17-07-46400 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

תיק חיצוני:

### פסק דין

- 1 לפני תביעה אזרחית כספית, שעילתה נובעת מהוראות חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע  
2 בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), תשע"ב – 2012 (להלן: "החוק" או "חוק שירותי  
3 תעופה"). לטענת התובעים, עסקינן במקרה שבו בוטלה טיסה, שמספרה LY5188,  
4 ליובליאנה - תל אביב, ביום 11.10.16, בנסיבות שבהן עפ"י חוק שירותי תעופה, הם זכאים  
5 לפיצוי כספי. הנתבעת מצידה, טענה לקיומן של הגנות מכוח סעיפים 6(ה)1 ו- 6(ה)3  
6 לחוק.  
7  
8 2. לאחר הגשת כתבי הטענות ועובר להגשת הראיות, הגיעו הצדדים לידי הסדר דיוני.  
9  
10 אלו הם פרטי ההסדר:  
11  
12 א. התובעים מתקנים את כתב התביעה, כך שהפיצוי היחיד אותו הם תובעים הינו הפיצוי  
13 הסטטוטורי, הקבוע בתוספת לחוק, ע"ס 2,050 לכ"א מהנוסעים, ומוותרים על כל  
14 טענה לנזק או פיצוי לדוגמא.  
15  
16 ב. אין מחלוקת בין הצדדים, כי המועד הנקוב בכרטיס הטיסה מס' LY5188 מיום  
17 11.10.16, הינו 10:08.  
18  
19 ג. אין מחלוקת, כי כל התובעים, למעט התובעת 11, היו נוסעים על הטיסה. בהתאם לכך,  
20 הוסכם כי התביעה בעניינה של התובעת 11 תידחה, ללא צו להוצאות.  
21  
22 ד. אין מחלוקת, כי הטיסה עונה להגדרת חוק שירותי תעופה כטיסה שבוטלה.  
23  
24 ה. אין מחלוקת, כי התובעים קיבלו את כל שירותי הסיוע וכל ההטבות להן היו זכאים  
25 מכח החוק, במקרה של ביטול טיסה.  
26  
27 ו. המחלוקת היחידה שבין הצדדים, הינה ביחס לשאלה האם בנסיבות העניין, הנוסעים  
28 זכאים לפיצוי בסך 2,050 ₪, שהינו הפיצוי הכספי לפי התוספת השנייה לחוק, במקרה  
29 של טיסה שבוטלה, או שמא החרג שבסעיף 6(ה)1 ו/או 6(ה)3 לחוק מתקיימים ולכן  
30 אינם זכאים לפיצוי זה.  
31  
32 ז. לאור זאת, הוסכם בין הצדדים, כי התובעים לא יגישו תצהירי עדות ראשית מטעמם.  
33 הוסכם, כי הנתבעת תגיש תצהירי עדות ראשית מטעמה.





## בית משפט השלום ברחובות

ת"א 46400-07-17 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

תיק חיצוני:

- 1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8
3. להסכם הדיוני שבין הצדדים ניתן תוקף של החלטה שיפוטית.
4. בהמשך לכך, הוגשו ראיות הנתבעת והתקיים דיון הוכחות.
5. בטרם אדרש לראיות שהובאו לפני בית המשפט, ובהתאם להסכמות שבין הצדדים, אני מורה על דחיית התביעה בעניינה של התובעת 11, ללא צו לחיוב בהוצאות. פסק הדין שלהלן ידון בעניינם של כלל התובעים למעט התובעת 11.

### גדר המחלוקת:

- 9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23
6. כמובא לעיל, הוסכם בין הצדדים כי חלות בענייננו הוראותיו של חוק שירותי תעופה, וכי עסקינן ב"טיסה שבוטלה", כפי הגדרת החוק.
7. בהתאם למוסכם, השאלה היחידה שעל בית המשפט להידרש לה היא, האם בנסיבות המקרה מחויבת הנתבעת בתשלום הפיצוי הסטטוטורי, הקבוע בתוספת לחוק, או שמא קמה לה הגנה, מכח סעיפים 6(ה)(1) ו/או 6(ה)(3) לחוק.
8. טענת הנתבעת היא, כי הטיסה בוטלה בעטיו של כשל טכני בלתי צפוי שהתגלה במטוס. עוד נטען, כי בשל סמיכות הזמנים לכניסת יום הכיפורים שחל באותו היום, נכנס העיכוב אל תוך זמני החג. לפיכך, נטען כי אף אם היה עולה בידי הנתבעת לתקן את הכשל הטכני, בתוך פרק זמן הקצר מ- 8 שעות, הרי שעדיין היה העיכוב נכנס אל תוך עוצר הנחיתות בנתב"ג בשל ערב יום הכיפורים.

### הראיות שהונחו בפני בית המשפט:

- 24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34
9. כאמור, בהתאם להסדר הדיוני, לא נדרשו התובעים להגיש ראיות מטעמם.
10. מטעם הנתבעת, הוגשו שני תצהירי עדות ראשית – תצהירו של מר עמית דמרי (ולהלן: "מר דמרי") ותצהירה של גב' אלישבע לרמן לוי (להלן: "גב' לרמן לוי").
11. במסגרת דיון ההוכחות נחקרו המצהירים בחקירה נגדית.
- עדותה של גב' לרמן לוי:
12. עפ"י תצהירה של גב' לרמן לוי, היא מועסקת כמנהלת הזמנות בסאן דור, מזה כ- 13 שנים.



## בית משפט השלום ברחובות

ת"א 46400-07-17 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

תיק חיצוני:

13. בתצהירה, מסרה גב' לרמן לוי כי למיטב ידיעתה והבנתה, הטיסה נשוא התביעה אמורה הייתה להתבצע באמצעות אותו המטוס שטס, באותו היום, מתל אביב לליובליאנה ולדבריה, בהתאם למידע שנמסר לה, הטיסה בוטלה בשל תקלה טכנית, שהתגלתה במטוס רק לאחר ההמראה ושתיקונה לא התאפשר במסגרת הזמנים שבנסיבות העניין.

14. עוד הוצהר, כי כפי העולה מתחקיר שבוצע ע"י הנתבעת, מרגע גילוי התקלה במטוס, נעשו ניסיונות רבים למציאת פתרון אשר יאפשר להוציא את הטיסה ליעדה במועד מוקדם ככל האפשר. לעניין זה ציינה העדה, כי שדה התעופה בארץ, נסגר לנחיתות בשעה 13:30, בצהריים, בשל ערב יום הכיפורים שחל באותו היום, ועל כן נוכח העובדה שמשך הטיסה הצפוי מליובליאנה ארצה, הינו 4 שעות לערך, הרי שחלוף הזמן לתיקון התקלה עמד על כשעתיים בלבד.

15. לדברי העדה, לאחר שמחלקות תחזוקה ומבצעים בנתבעת הבינו שאין שום סיכוי שניתן יהיה להספיק ולתקן את התקלה תוך שעה – שעתיים, ולאור מגבלת החג, הייתה הנתבעת חייבת לבטל את הטיסה. לתצהירה של העדה צורף אישור רשות שדות התעופה בנוגע למועד סגירת נתב"ג לנחיתות בערב יום כיפור 2016 ואישור המשרד לשירותי דת ביחס למועד החג באותה השנה.

16. במסגרת חקירתה הנגדית, נשאלה העדה מהי ידיעתה האישית בדבר האירוע נשוא התביעה, ולכך השיבה:

17. **"אני יודעת שמטוס נחת עם תקלה טכנית, לא מכירה את מהות התקלה, זה לא התחום שלי, ובשל אילוצי הזמן וסגירת נתב"ג בשל כניסת יום כיפור, נאלצנו להשאיר את הנוסעים בלובליאנה סופקו להם כל שירותי הסיוע הנדרשים, ולמחרת הטיסה יצאה עם כל הנוסעים עליה."**

ועוד לשאלת ב"כ התובעים, ציינה כי הייתה בעבודה במועד הרלוונטי (עמ' 8, ש' 22 – 28)

עדותו של מר עמית דמרי:

17. עפ"י תצהירו של מר דמרי, הוא מועסק אצל הנתבעת מזה כ – 16 שנים ובמועד הרלוונטי שימש כמכונאי, במחלקת תחזוקה, אשר טיפל בתקלה לאחר נחיתת המטוס בליובליאנה. לדברי העד, התקלה התגלתה לאחר ההמראה מתל אביב, כאשר המטוס היה באוויר ובדרך לליובליאנה.



## בית משפט השלום ברחובות

ת"א 46400-07-17 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

תיק חיצוני:

18. לעניין אופי התקלה, ציין העד בתצהירו כי התקלה שהתגלתה הייתה במדפי המטוס, וחייבה בדיקה טכנית מקיפה וקפדנית בטרם יטיס המטוס שוב נוסעים, זאת מאחר שמדפי המטוס אחראיים על הדיפת רוחות בזמן נחיתה ולצורך בלימה וכשל בהם מהווה פגם בטיחותי חמור. תקלה שכזו, לדברי העד, מוגדרת כתקלה שלא ניתן להמריא איתה עד לתיקונה (MEL).

19. עוד הצהיר מר דמרי, כי לאור דיווח קברניט טיסה LY5187, מקטע הטיסה הקודם, בגין הופעה של נורית התקלה, לא נותר לנתבעת אלא להורות על עיכוב הטיסה וזאת עד אחר בירור מעמיק באשר לתקינות המטוס. כתימוכין, צורפו כנספחים לתצהיר תיעוד התקלה במערכת התחזוקה וכן דו"ח אירועים חריגים.

20. עפ"י התצהיר, החל מר דמרי לטפל בתקלה בסמוך למועד נחיתה המטוס בליובליאנה, בשעה 07:30 לערך, כ-40 דקות, טרם מועד המראת הטיסה חזרה ארצה. לעניין הטיפול והחלופות שעמדו בידיו לצורך תיקון התקלה מסר מר דמרי, כי אם לאחר בדיקה היה מתגלה שהמדובר רק בבעיה של חיבור רופף של חוט חשמל המחובר לסנסור של המדפים, אזי תיקון התקלה צפוי להיות קצר ומהיר והמטוס יכול היה להמריא, שכן מדובר בהליך שמשכו בין חצי שעה ועד כשעה וחצי. החלופה האחרת היא, כשמתברר שהתקלה היא בסנסור עצמו. במקרה זה, יש צורך להחליפו היות ולא ניתן להמריא עם סנסור תקול. לדברי העד, במצב שכזה בשל הנסיבות המיוחדות שהיו, היה צורך לבחון את משך התיקון, משך הטיסה ומועד הנחיתה הצפוי בארץ והכל לאור זמני כניסת חג הכיפורים וסגירת שדה התעופה בישראל לנחיתות.

21. העד הצהיר אודות סטנדרט הבטיחות הגבוה ועבודות התחזוקה השוטפת והקפדנית שבה נוקטת הנתבעת. העד הצהיר, כי עפ"י ניסיונו התקלה הטכנית שהתגלתה במקרה זה הייתה חריגה ולא ניתן היה לאתר אותה באופן יזום. כן, ציין העד בתצהירו, כי אין שום דרך לצפות תקלה שכזו מראש וכי ככל הנראה יכול היה לתקן אותה בזמן הנמוך מ-8 שעות.

### דיון והכרעה:

22. כפי שהובהר לעיל, אין חולק כי הנתבעת מהווה "מפעיל טיסה" וכי הטיסה נשוא התביעה היא "טיסה שבוטלה", והכל עפ"י הגדרות חוק שירותי תעופה.

23. 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 על 2,050 ₪.



## בית משפט השלום ברחובות

ת"א 17-07-46400 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

תיק חיצוני:

1  
2 24. שעה, שאין מחלוקת, כי התנאים הקבועים בסעיף 6(א)(3) לחוק התקיימו, עובר נטל  
3 ההוכחה לכתפי הנתבעת, לשכנע כי עומדת לה ההגנה עפ"י החוק, שבעטיה פטורה היא  
4 מפיצוי התובעים.

5  
6 25. כאמור, לטענת הנתבעת, עומדות לה ההגנות הקבועות בסעיפים 6(ה)(1) ו- 6(ה)(3), כהאי  
7 לישנא:

8 "ה) בלי לגרוע מהוראות סעיף קטן (ג), נוסע שטיסתו בוטלה לא יהיה זכאי לפיצוי כספי  
9 כאמור בתוספת הראשונה, אם מפעיל הטיסה או המארגן הוכיח כי התקיים אחד מאלה:

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

13 (2) הטיסה בוטלה בשל שביתה או השבתה מוגנות;

14 (3) הטיסה בוטלה כדי להימנע מחילול שבת או חג".

15 (ההדגשות אינן במקור א.ה.ה.)

16

17 26. בנסיבות המקרה דנן, טענה הנתבעת כי התקלה שהתגלתה במטוס היתה חריגה ובלתי  
18 צפויה, וכי עוצר הנחיתות בישראל שהוכרז בשל ערב יום כיפור שחל באותו היום, יצר סד  
19 זמנים קצר ביותר שלא איפשר תיקון התקלה והמראה בתוך פרק זמן שימנע את ביטול  
20 הטיסה.

21

22 27. לעניין פרשנותה של הגנה זו, יפים דבריו של כבוד השופט מזרחי בתא"מ (רח"י) 69167-11-  
23 16 אורי רגב ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בע"מ (פורסם בנבו), שם סקר את החריג  
24 של "נסיבות מיוחדות" בפסיקת הערכאות השונות בישראל וקבע, כי יש לפרש בצורה  
25 דוקנית ומצמצמת את המילים נסיבות מיוחדות, לאמור:

26

27 "בהחלט יש להעניק למילים "נסיבות מיוחדות" פרשנות  
28 מצמצמת ביותר, והן מתיישבות עם המילים "שלא היו  
29 בשליטתו". כלומר, רק נסיבות שהן בבחינת "כוח עליון", כגון  
30 מזג אויר פתאומי ובלתי צפוי, אסונות טבע כלליים, מלחמות,





## בית משפט השלום ברחובות

ת"א 46400-07-17 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

תיק חיצוני:

1 שביטות רוחביות בלתי צפויות, תקלה מובנית כללית בסוג כזה  
2 של מטוסים וכיו"ב, יצדיקו את הפטור"

3  
4 בית-המשפט חייב להעניק **לחוק פרשנות** שמעודדת את הנתבעת  
5 לשפר ולתקן את דרכיה, למצוא דרכים שונות להתגבר על תקלות  
6 טכניות, להתייעל, תוך צמצום האפשרות לפגיעה בנוסעים, אף  
7 במחיר כלכלי מסוים שירבוץ לפתחה.

8  
9 באופן עקרוני, אין תקלה טכנית שאינה ניתנת לפתרון או למענה  
10 סבירים. הכל שאלה של מחיר, כדאיות כלכלית, תכנון ופריסת  
11 מערך טכני שבכוחו להעניק מענה ראוי לתקלות בזמן סביר.

12  
13 מטבע הדברים, הפעלת כלי טיס, כרוכה בבלאי ובתקלות ועל  
14 הנתבעת לצפות מצב דברים שכזה, לאמור להכין חלקי חילוף,  
15 להעסיק אנשי מקצוע מתאימים, להעמיד הכן כלי טיס חלופי,  
16 לרכוש ציוד וכיו"ב".

17

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

24

25 29. בענייננו, טוענת הנתבעת, שההגנה האמורה עומדת לה היות ולשיטתה ביטול הטיסה נבע  
26 כתוצאה מגילוי של כשל טכני, אשר עולה כדי תקלה חריגה ובלתי צפויה, וכי שילובה של  
27 התקלה עם עוצר הנחיתות ביום הכיפורים, יצר נסיבות מיוחדות, שבעטיין לא הייתה לה  
28 כל אפשרות למנוע את ביטול הטיסה.

29

30 30. יש לבחון את התשתית העובדתית שהציגה הנתבעת להוכחות העובדות שבבסיס טענת  
31 הגנה זו.

32





## בית משפט השלום ברחובות

ת"א 46400-07-17 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

תיק חיצוני:

- 1 31. באשר לגב' לרמן – לוי, אני מוצאת כי בכל הנוגע להוכחת "תקלה חריגה ובלתי צפויה"  
2 בבחינת נסיבות שהנתבעת לא הייתה יכולה למנוע, הרי שלא היו לתצהירה ולעדוניה תרומה  
3 רבה, שכן כל שנמסר על ידה בהקשר זה הוא מפי השמועה. תצהירה סייע לנתבעת לבסס  
4 את העובדה שבמועד הרלוונטי לטיסה, חל ערב יום הכיפורים ועל כן הוטל עוצר נחיתות  
5 בנתב"ג, החל מהשעה 13:30 באותו היום. יובהר, כי לאמירתה הכוללנית של העדה, לפיה  
6 "מרגע גילוי התקלה, נעשו ניסיונות רבים למצוא פתרון, אשר יאפשר להוציא את הטיסה  
7 במועד מוקדם ככל הניתן" (סע' 4 לתצהיר), אני מוצאת לייחס משקל ראייתי נמוך ביותר,  
8 שכן כלל לא ברור על מה אמירה זו מבוססת; לא פורט ולא הוסבר, אילו ניסיונות נעשו,  
9 מהן חלופות שנבחנו, באיזה אופן ועל ידי מי ומתי, והאמירה אינה נתמכת בראיה כלשהי.  
10  
11 32. עדותו של מר דמרי, לעומת זאת, שהינו טכנאי שעבד באירוע עצמו על המטוס, נמסרו  
12 מידיעתו האישית. מכאן, כי המשקל הראייתי שיש לייחס לעדותו, הוא בהתאם. יחד עם  
13 זאת, נשאלת השאלה, האם די לנתבעת בעדות זו, בכדי להוכיח קיומן של הנסיבות  
14 הקבועות בסעיפי ההגנה להן היא טוענת? אבחן זאת להלן;  
15  
16 33. כפי שהובא לעיל, הצהיר מר דמרי, כי עסקינן בתקלה שהתגלתה בעת שהמטוס היה  
17 באוויר, במהלך קטע טיסה קודם, ומיד בסמוך לנחיתה החל לבדוק אותה, בכדי לבחון  
18 האם מדובר בתקלה שניתן לתקנה בנקל או שמא דורשת החלפת סנסור. עפ"י תצהירו של  
19 העד, המדובר בתקלה חריגה, שלא ניתן לצפות אותה ואשר חייבה תיקון קודם להמראה.  
20  
21 34. העד הצהיר, כי בדיקתו את המטוס העלתה, שנדרשת החלפת הסנסור, ומכיוון שהליך  
22 התיקון צפוי היה להימשך מספר שעות ונוכח עוצר הנחיתות בנתב"ג, לא היה מנוס מביטול  
23 הטיסה, שכן חלון הזמנים הצר לא סיפק לשם ביצוע התיקון.  
24  
25 35. ככלל, דבריו של העד נשמעים כסבירים והגיוניים. אולם, מן העדות עולים קשיים לא  
26 מבוטלים. כך, למשל, עולה מעדותו של מר דמרי כי הדו"ח המקורי אותו ערך לאחר הטיפול  
27 בתקלה לא צורף לתצהירו, וכי המסמך שצורף כנספח הוקלד במערכת ע"י אדם אחר זולתו,  
28 שזהותו לא הובהרה. משאלו הם פני הדברים, ניתן לומר כי הראיה הטובה ביותר לא  
29 הובאה לפני בית המשפט, מבלי שניתן לכך הסבר, ואף שבנקל יכולה הייתה הנתבעת  
30 להביאה. ביחס למסמך שצורף לתצהיר, לא הוכח לגביו כי הוא מהווה "רשומה מוסדית"  
31 בהתאם לכללי הראיות וכי האמור בו מהווה ראיה לאמיתות תוכנו. זאת ועוד, המסמך לא  
32 תורגם לעברית, בניגוד להוראות הדין, חרף העובדה שעסקינן במסמך מהותי לטענות  
33 הנתבעת ולמרות שהוא מכיל ביטויים מקצועיים רבים. כל אלו, משליכים באופן ישיר על  
34 המשקל הראייתי אותו ניתן לייחס למסמך, שצורף כנספח לתצהירו של מר דמרי.







## בית משפט השלום ברחובות

ת"א 17-07-46400 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

תיק חיצוני:

36. בנוסף, מחקירתו של מר דמרי עולה, כי הוא אינו יודע לומר מתי – קודם לתקלה - בוצעה בדיקה של הסנסור תקול, ולעניין זה טען תחילה "אסור לי להגיד בעל פה, אני צריך להגיד לפי ספר התחזוקה של המטוס" (עמ' 4, ש' 2 – 3), ולאחר מכן, טען כי לפי הוראות היצרן, "אין צורך לבצע את הבדיקה. אז לא היה צורך" (עמ' 4, ש' 8). דא עקא, שהנתבעת בחרה, שלא לצרף את הוראות יצרן של הסנסור, ואף לא צירפה יומן טיפולים של המטוס / ספר תחזוקה, אף שיכולה הייתה לעשות כן, ללא כל קושי. לא צורפו מסמכים שיש בהם בכדי ללמד על שכיחות התקלה המדוברת, במטוס הספציפי וגם באופן כללי. אמנם, העד שזימנה הנתבעת לבית המשפט הוא גורם טכני שנכח בזמן אמת באירוע, וככזה הוא עד רלוונטי ביותר, אך אמרתו הגורפת של העד בדבר חריגות ונדירות התקלה, סוגיה שהיא בלב ליבה של המחלוקת, נותרה אמירה כוללנית וטענה בעלמא, שאינה נתמכת בראייה כלשהי. העובדה שהנתבעת בחרה שלא להמציא את הראיות להוכחתן של אותן "נסיבות מיוחדות שלא היו בשליטתה" ואשר לא היה בכוחה למנוע, נזקפת לחובתה, שכן אין ספק שאילו הן ראיות רלוונטיות מאוד, שמצויות בשליטתה של הנתבעת, ולא ניתן כל הסבר המניח את הדעת למחדלה זה. למעשה, בבחירתה של הנתבעת שלא להמציא ראיות להוכחת נדירות התקלה, ואת היעדר היכולת לצפות אותה, מצפה הנתבעת שבית המשפט יכריע אך ורק על יסוד עדותו בעל פה של מר דמרי, ועם כך אני מוצאת קושי רב.
37. בהמשך לכך ששאלת חריגות ונדירות התקלה לא הוכחו כדבעי, הרי גם טענת הנתבעת, כי דחיית הטיסה ליום המחרת, נבעה "אך ורק" ממגבלת יום הכיפורים ובהתאם לרגולציה המחייבת בישראל (סעיף 25 לכתב ההגנה), גם היא טענה שלא הוכחה. במה דברים האמורים?
38. לדברי העד, מר דמרי, פרק הזמן הנחוץ לצורך תיקון תקלה מסוג זה שהתגלתה במקרה דנן, הדורש החלפת סנסור, הוא בין 4 ל – 5 שעות, מרגע שהחלף בידי. מכך, עולה לכאורה - עפ"י טענות הנתבעת – כי לולא עוצר הנחיתות בנתב"ג, ניתן היה לתקן את התקלה ולהמריא עם המטוס בתוך פחות מ – 8 שעות. האמנם?
39. מר דמרי לא ידע למסור בעדותו, באופן ברור, כמה זמן חלף מן הרגע שהחל בבדיקת התקלה, ועד שהודיע לגורם הרלוונטי במרכז התחזוקה בישראל, שנדרש לו סנסור חלופי. לעניין זה עת טען, כי המטוס נחת בליובליאנה בשעה 07:30, וכי היה זה "אחרי שעה שעה וחצי. בסביבות 08:30. לא זוכר שעות..."; ולאחר מכן "40 דקות מרגע הנחיתה הבחנתי שיש תקלה שמצריכה החלפת הסנסור במטוס", ובהמשך "כל התהליך לא לקח יותר משעתיים וזהו. אחרי שעתיים בערך בא הקפטן ואמר שנסגרו השמיים בת"א" (עמ' 5 – 6 לפרוטוקול).



## בית משפט השלום ברחובות

ת"א 46400-07-17 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

תיק חיצוני:

- 1
- 2 40. לדברי העד, החלף לא היה זמין לנתבעת בשדה התעופה בליובליאנה והיה צריך להטיס
- 3 אותו ממקום אחר בעולם. העד לא ידע לומר מהיכן הגיע בסופו של דבר הסנסור, אך סיפר
- 4 כי הגיע לידיו, רק בשעות הערב לבית המלון.
- 5
- 6 41. נמצאנו למדים, כי בעדותו זו של מר דמרי, יש בכדי לנתק את הקשר הסיבתי שבין עוצר
- 7 הנחיתות בנתב"ג בערב יום כיפור, לבין ביטול הטיסה. שהרי, עפ"י העדות, בדיקת המטוס
- 8 על ידו ארכה קרוב לשעתיים, משך התיקון הנדרש נע בין 4 – 5 שעות, והחלף עצמו כלל לא
- 9 היה בזמינות מיידית, והנתבעת נדרשה להטיסו ממקום אחר בעולם. כלומר, גם מבלי
- 10 להתחשב בעוצר הנחיתות בנתב"ג, ספק רב עולה מן העדות, כי די היה בפרק זמן של 8 שעות
- 11 בכדי לתקן את המטוס ולהמריא לישראל.
- 12
- 13 42. זאת ועוד, העיד מר דמרי שהחלף הנדרש (הסנסור) הגיע בפועל לידיו, **רק בשעות הערב** של
- 14 יום הנחיתה בליובליאנה. משמע, אין כל רלוונטיות בין עוצר הנחיתות בנתב"ג לבין ביטול
- 15 הטיסה. עפ"י עדות זו, גם אם היה זה יום חול "רגיל", בכל זאת לא היה עולה בידי הנתבעת
- 16 לתקן את התקלה בתוך פחות מ - 8 שעות. החלף, כאמור, לא היה בידי הטכנאי והגיע לידיו
- 17 שעות ארוכות לאחר נחיתת המטוס.
- 18
- 19 43. ראוי גם להדגיש, כי לא הובאו לפני בית המשפט נתונים כלשהם ביחס לזמינותו של הסנסור
- 20 אצל הנתבעת ובכלל; האם מדובר בחלף יקר במיוחד ונדיר שאין נוהגים להחזיקו במרכזי
- 21 תחזוקה ברחבי העולם באופן זמין, או שמא מדובר בחלף סטנדרטי שניתן היה לצפות כי
- 22 הנתבעת – כמוביל אווירי סביר – תחזיק אותו בזמינות יתרה? מדוע נדרשו שעות למסור
- 23 את החלף לידי הטכנאי? זאת ועוד, אם זיהה מר דמרי את התקלה, כבר בעת שהיה המטוס
- 24 באוויר, בקטע טיסה קודם, ואם הבין בסבירות של לפחות 50% שעלול להתעורר הצורך
- 25 בהחלפת הסנסור, כפי שהסביר לבית המשפט, מדוע לא הוזמן באותו הרגע החלף? ואם
- 26 היה ידוע שלא ניתן יהיה להביא לידי הטכנאי את החלף בתוך פרק זמן קצר, מדוע לא נבחנו
- 27 מיד חלופות נוספות, כגון מטוס חלופי או כרטיסי טיסה חלופיים לנוסעים? שהרי קטע
- 28 הטיסה הקודם, נמשך מספר שעות ונראה כי סביר היה שהנתבעת – דווקא בהיותה מודעת
- 29 לעוצר הנחיתות הצפוי בנתב"ג ולסד הזמנים הקצר – תבחן את כל החלופות, מיד
- 30 כשהתגלתה התקלה, ולא רק לאחר בדיקת הטכנאי על הקרקע. ודוק; עוצר הנחיתות היה
- 31 דבר ידוע מראש וצפוי, ולא אירוע פתאומי (כגון אסון טבע, או מזג אוויר חריג), מה שדרש,
- 32 בעיניי, מן הנתבעת לנקוט - ביתר שאת - בכל האמצעים הסבירים למניעת ביטול הטיסה.
- 33 לכל השאלות המפורטות לעיל, לא נמצאו תשובות בראיות הנתבעת.



## בית משפט השלום ברחובות

ת"א 46400-07-17 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

תיק חיצוני:

- 1  
2 44. בסיכומיו, חזר ב"כ הנתבעת על הטענה, לפיה לולא עוצר הנחיתות הצפוי בנתב"ג, יכולה  
3 הייתה הנתבעת להוציא את הטיסה בזמן, בין לאחר תיקון המטוס ובין באמצעות מטוס  
4 חלופי או טיסות חלופיות של חברות זרות ולא הייתה צריכה לבטל את הטיסה. דא עקא,  
5 כפי שהובהר לעיל, בכל הנוגע לתיקון המטוס, הטענה אינה נכונה, שכן עפ"י עדותו של מר  
6 דמרי, החלף הדרוש הגיע לידי רק בשעות הערב. גם ביחס לחלקה האחר של הטענה - לפיה  
7 במצב דברים אחר, היו נבחנות חלופות של מטוס חלופי או טיסות חלופיות - מתעוררים  
8 קשיים; ראשית, הדברים אינם עולים מראיות הנתבעת; עדי הנתבעת לא העידו על בחינת  
9 חלופות אלו ועל העובדה שהן נשללו **אך בשל** עוצר הנחיתות (למעט האמירה הכוללנית של  
10 גב' לרמן-לוי, ש"נעשו ניסיונות רבים למצוא פיתרון"). שנית, אך סביר להניח כי גם הכנסת  
11 כלי טיס חלופי הוא תהליך שלוקח זמן - צריך למצוא כלי טיס שמתאים להחליף את  
12 המטוס התקול, לעיתים להטיסו מן המקום בעולם בו הוא נמצא ולהכשירו לטיסה. ביחס  
13 לכל אלו, לא נמסרו ע"י הנתבעת נתונים כלשהם, ולא מן הנמנע כי פרק הזמן שהיה נדרש  
14 לה גם לצורך ביצוע החלופות, היה עולה על 8 שעות ממילא. בנוסף, לא המציאה הנתבעת  
15 נתונים ביחס לטיסות של חברות תעופה אחרות שהמריאו באותן שעות מליובליאנה  
16 לישראל, וגם לא ראיות לכך שאכן חלופה זו נשקלה ונבדקה בזמן אמת.  
17  
18 45. מאחר ולא הובאו נתונים, הרי מחד לא ניתן לקבוע שהנתבעת הוכיחה שלולא סד הזמנים  
19 הקצר שהכתיב עוצר הנחיתות בנתב"ג, היה עולה בידיה להוציא את הטיסה בתוך פחות מ  
20 – 8 שעות. מאידך, יתכן כי אם הייתה מתחילה הנתבעת לבחון חלופות אחרות, פרט לתיקון  
21 התקלה, מיד כשהתגלתה בעוד המטוס באוויר, ולא רק לאחר בדיקתו על הקרקע, היה  
22 נמצא הפתרון שבעזרתו ניתן היה להביא את הנוסעים לישראל, לפני עוצר הנחיתות. הנטל  
23 להביא את הראיות לפני בית המשפט, מוטל על הנתבעת. משלא עמדה בנטל להוכיח כי  
24 נבחנו על ידה חלופות נוספות, פרט לתיקון המטוס, הרי לא ניתן לקבוע ממצאים עובדתיים  
25 בעניין זה, ומכאן המסקנה הראייתית המתבקשת הנתבעת לא הוכיחה כי ביכולתה, בכדי  
26 למנוע ביטול הטיסה וכי ביטול הטיסה נבע מן הצורך שלא להביא לחילול חג.  
27  
28 46. לדידי, פרשנות ההגנות הקבועות בסעיף 6(ה) לחוק שירותי תעופה, דינה שתהא מצמצמת.  
29 סבורני, כי על מנת לראות בנתבעת כמי שזכאית להגנת החוק, עליה להראות כי פרט  
30 לניסיונה לתקן את התקלה וקיום הטיסה באיחור קטן ככל האפשר, ניסתה למצוא  
31 פתרונות חלופיים להטסת הנוסעים במועד, לרבות בניסיון לשיבוצם בטיסות יוצאות  
32 אחרות או החכרת מטוס והפעלת הטיסה באמצעות הנתבעת. כמובן שחובה זו המוטלת  
33 על הנתבעת, הינה חובה אשר יש לבחון אותה בנסיבות המקרה. במקרה דנן, משלא הוכח  
34 שמדובר בתקלה נדירה ובלתי צפויה, הואיל ועולה כי כבר במהלך קטע טיסה קודם



## בית משפט השלום ברחובות

ת"א 46400-07-17 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

תיק חיצוני:

- 1 התגלתה התקלה ומשהיה ברור כי ישנה אפשרות סבירה שתיקון התקלה ימשך שעות  
2 ארוכות מה שלא יאפשר למטוס להגיע ארצה לפני כניסת עוצר הנחיתות, היה על הנתבעת  
3 לנסות ולמצוא פתרון אחר אשר אינו כרוך עם תיקון התקלה הטכנית בלבד.  
4  
5 47. הנתבעת, כאמור, הסתפקה בלטעון, באופן כוללני ובלתי נתמך בראיות, כי עסקינן בתקלה  
6 בלתי צפויה ונדירה, כי לא ניתן היה לתקנה בזמן בשל עוצר הנחיתות וכי נעשו "ניסיונות  
7 רבים למצוא פתרון". הסתפקות ברמת הוכחה כה נמוכה, ללא דרישה להוכיח היעדרן של  
8 אלטרנטיבות סבירות, תרוקן מתוכן את החוק, אשר הנו חוק צרכני מובהק.  
9  
10 48. לא אסיים מבלי להתייחס בקצרה לפסקי הדין להם הפנה ב"כ הנתבעת. אבהיר, כי קראתי  
11 את כולם ומצאתי כי יש להבחין בין הנסיבות בהן ניתנו לבין נסיבות מקרה זה שלפניי. כך,  
12 ב - ת"ק 52259-07-18, נקבע בפסק הדין, כי הוכח כי החלף התקול תוקן אך חודש ימים  
13 עובר לביטול הטיסה. כאמור, בענייננו לא הובאו כל נתונים ביחס לתחזוקתו של הסנסור,  
14 או תקלות קודמות שהיו בו. בנוסף, באותו פסק הדין הטיסה החלופית אחרה בשל שריפת  
15 ענק שפרצה בסמוך לנתב"ג, נסיבה שהיא בהכרח בלתי צפויה ובלתי נשלטת. ב - רת"ק  
16 47810-09-19, מקבל בית המשפט המחוזי את קביעת בית המשפט השלום כי הוכחו נסיבות  
17 שהנתבעת לא יכולה הייתה לצפות או למנוע. במקרה דנן, כפי שקבעתי נפלו כשלים  
18 ראייתיים ברורים אשר מובילים למסקנה שהנתבעת לא עמדה בנטל ההוכחה המוטל על  
19 כתפיה. בפסקי הדין שניתנו ב - ת"ק 15168-11-17 ובת"ק 24938-12-16 - לא נעשה כלל  
20 דיון במהות התקלה. ביחס לת"ק 4863-01-16, לא נהיר מדוע הפנה אליו ב"כ הנתבעת, שכן  
21 עסקינן בפסק דין שקובע חובת פיצוי.  
22  
23 49. לאור כל הנימוקים שפורטו לעיל, אני קובעת שהנתבעת לא הוכיחה את תנאי ההגנות  
24 הקבועים בסעיפים 6(ה)(1) ו - 6(ה)(3) לחוק שירותי תעופה. הואיל ועלה משך האיחור  
25 בטיסה על 8 שעות, זכאים התובעים לפיצוי כאמור בחוק.  
26  
**סוף דבר:**  
27  
28 50. התביעה בעניינה של התובעת 11 נדחית, ללא צו להוצאות, כמוסכם.  
29  
30 51. בעניינם של יתר התובעים, התביעה מתקבלת. הנתבעת תשלם לכל תובע פיצוי בסך של  
31 2,050 ₪.  
32 52. לשאלת ההוצאות, בשים לב לכך שהצדדים הגיעו להסדר דיוני, שהיה בו לצמצם את גדר  
33 המחלוקת ולייתר את הצורך בהגשת ראיות ע"י התובעים ובהעדת עדים מטעמם, מצאתי



## בית משפט השלום ברחובות

ת"א 17-07-46400 אבני ואח' נ' סאן-דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ

תיק חיצוני:

1 לפסוק שכ"ט עו"ד בהתאם לכללי לשכת עורכי הדין (התעריף המינימלי המומלץ), התש"ס  
2 2000, בסך של 7,675 ש"ח, זאת בצירוף אגרת בית משפט כפי ששולמה.

3

4

5

6

7

8

9

זכות ערעור כחוק.

ניתן היום, ט' אב תשפ"א, 18 יולי 2021, בהעדר הצדדים.

10

11

אושרית הובר היימן, שופטת

