

בתי המשפט

000616/06 א	בית משפט השלום בראשון לציון
18/03/2008 תאריך:	כב' השופטת ד"ר איריס סורוקר

בעניין: כוחיי נורית

התובעת

נגד

1. רשות שדות התעופה בישראל
2. ארגיע קווי תעופה ישראליים בע"מ
3. QAS ישראל בע"מ

הנתבעות

נוכחים: התובעת וב"כ עו"ד סגל אברהם משה ועו"ד וולף רונית
 ב"כ הנתבעת 1 - עו"ד גרינברג
 ב"כ נתבעות 2,3 עו"ד סין ועו"ד מור יוסף

מיני-רציו:

* נזיקין – אחריות – מוביל

* נזיקין – אשם – אשם תורם

התובעת הגישה תביעת נזיקין ובגדרה עתרה לחייב את הנתבעות לפצותה בגין נזקי גוף שנגרמו לה מחמת תאונה שהתרחשה, לפי הנטען, בשדה התעופה נתב"ג בדלפק הקליטה של המוביל (הנתבעות 2-3). התובעת טענה כי התאונה התרחשה לאחר שהניחה מיוזמתה את המזוודה שלה על המסוע שלצד הדיילת. המסוע החל לנוע. לפי הנטען, המזוודה גלשה לאחור לכיוון התובעת. התובעת ביקשה לעצור את נפילת המזוודה, וכאשר עשתה כן אחזה בידית המזוודה סובבה את כף ידה הימנית, ונפגעה בכף יד זו. פסק דין זה עניינו בשאלת החבות.

בימ"ש השלום הטיל על הנתבעות 2-3 אחריות חלקית לתאונה, ודחה את התביעה נגד הנתבעת 1: התובעת נושאת באחריות עיקרית לתאונה שנגרמה לה. הטעם לכך נעוץ בזה שפעלה על דעת עצמה, בהנחת המזוודה על המסוע, מבלי שנדרשה לעשות כן ומבלי שהונחתה לעשות כן ע"י דיילת הקרקע. כללי התנהגות סבירים ומקובלים מטילים על הנוסע חבות להיזהר במהלכו, ולהימנע מפעולה על דעת עצמו, מבלי שנתבקש לכך.

המוביל אחראי בחובת זהירות מושגית כלפי נוסעיו הממתנים לתורם ואשר צפויים לבצע תהליך של קליטה. המוביל מצוי במצב טוב יותר מאשר הנוסע הבודד על מנת לנהל את התור ולהסדירו, וכדי למזער תקלות. על המוביל להביא בחשבון גם אפשרות לפיה הנוסע לא התנהג בצורה זהירה או

אחראית. אין זה נדיר לראות צרכנים בישראל המבקשים לקדם ולזרוז את הטיפול בהם במסגרת קבלת שרות. חובתו של המוביל לצפות גם מקרים כגון אלה. עצם התנהלותה הבלתי זהירה של התובעת אינה שוללת אוטומטית את אחריותו של המוביל כלפי נוסעיו.

חובת הזהירות המוטלת על המוביל כלפי נוסעיו הממתינים בתור לקליטה, הופרה במקרה דנא. ראשית, המוביל נעזר בנוסע עצמו על מנת לקלוט את המטען ולשגר אותו אל בטן המטוס. בכך המוביל חוסך בכח אדם מקצועי. נוהג זה אינו פסול, אך מטיל על המוביל אחריות מוגברת כלפי הנוסע, לוודא שהנוסע יודע מה עליו לעשות עם המזוודה, ומתי עליו להניחה על המסוע. שנית, מזוודות עלולות ליפול. אכן, ישנה דרך נכונה להניח את המזוודה. ואולם, מה שידוע למנוסים בדבר ולבעלי התפקיד הפועלים במקום, עשוי להיות נהיר פחות לנוסע.

יושם אל לב, כי אין שילוט אזהרה כלשהו במקום, המנחה את הנוסעים להימנע מהנחת מזוודות על המסוע בטרם יונחו לעשות כן במפורש. אמנם, לא כל כלל התנהגות ראוי צריך שירשם בשלט. ואולם, כאשר מתברר שמזוודות עלולות ליפול ולהזיק, וכאשר הנוסע נדרש לבצע את מלאכת המוביל בהעמסת המזוודות, הדעת נותנת כי ראוי היה להנחות את הנוסעים באמצעות שילוט מתאים. אין ספק כי העניין הוא גם תלוי מקום ותרבות. בתרבות הישראלית, בה קיימת תופעה של צרכן המבקש לקדם את תורו וענייניו בעצמו, צומחת חבותו של ספק השרות להזהיר.

יש ליתן משקל גם לכך שהמסוע מופעל אך מכוח לחיצה יזומה ע"י דייל הקרקע. העובדה שהמסוע פעל, מלמדת כי דיילת הקרקע לחצה ביוזמתה על מתג ההפעלה. יתכן שעשתה כן מתוך רצון להניע את המסוע, ואולי פעלה בחוסר תשומת לב. כך או אחרת, מוטלת עליה החובה לוודא את מצב המטען ואת מנח המזוודה בטרם תלחץ על המתג.

בחלוקת האחריות בין הצדדים, יש להתחשב גם בחלוף הזמן הרב מעת התרחשות האירוע ועד להגשת התביעה. משנמנעה התובעת להתלונן בסמוך לאחר התאונה, הרי שהסבה למוביל נזק ראייתי. הנזק הראיתי מתבטא בכך, שכיום לא ניתן עוד לאתר את דיילת הקרקע הרלוונטית ולברר עמה את נסיבות המקרה.

יש להטיל על הנתבעות 2-3 אחריות בשיעור 20%, והתובעת תשא באחריות בשיעור 80%. אשר לנתבעת 1. לא הוכח כי המסוע היה בלתי תקין או שנפל בו פגם בטיחותי. בנסיבות אלה, אין מקום להטלת אחריות על הנתבעת 1.

אשר להתיישנות התביעה. אמנת ורשה קובעת תקופת התיישנות של שנתיים. האמנה קובעת כי המוביל אחראי לנזק שנגרם במקרה של מות, פציעה או חבלה גופנית אחרת של הנוסע, אם התאונה שגרמה לנזק ארעה בתוך כלי הטיס או תוך כדי כל פעולת עלייה לתוכו או ירידה ממנו. במקרה דנא, הליך הקליטה טרם החל. אין להרחיב את "פעולת העלייה" למטוס מעבר לגבולות הסבירים שמאפשר ביטוי לשוני זה. האמנה מגבילה את אחריותו הנזיקית של המוביל, וגם משום כך, יש לפרשה בצמצום. לפי הפירוש האמור האמנה אינה חלה, וממילא התביעה לא התיישנה.

פסק דין

(בשאלת החבות)

הסכסוך

1. התובעת הגישה תביעת נזיקין ובגדרה עתרה לחייב את הנתבעות לפצותה בגין נזקי גוף שנגרמו לה מחמת תאונה שהתרחשה, לפי הנטען, ביום 14.7.03 בשדה התעופה נתב"ג

- בדלפק הקליטה (Check-In) של המוביל (הנתבעות 2-3). התובעת טענה כי התאונה התרחשה לאחר שהניחה מיוזמתה את המזוודה שלה על המסוע שלצד הדיילת. המסוע החל לנוע. לפי הנטען, המזוודה גלשה לאחור לכיוון התובעת. התובעת ביקשה לעצור את נפילת המזוודה, וכאשר עשתה כן אחזה בידית המזוודה סובבה את כף ידה הימנית, ונפגעה בכף יד זו (ס' 6-3 לתצהירה).
2. הנתבעות שללו את אחריותן לאירוע. הנתבעות טענו כי התביעה התיישנה מחמת שהוגשה בחלוף למעלה משנתיים ימים מעת האירוע. הנתבעות הפנו ל [חוק התובלה האווירית](#), תש"ס-1980, אשר בסעיף 10 שבו מייחד את אחריות המוביל על פי חוק זה בלבד; ובנוסף, לסעיף 15 לחוק שם נקבע כי בתקופה לפגיעת הזכות לדמי נזק תהא כקבוע באמנה. האמנה שבה מדובר היא אמנת ורשה אשר בסעיף 17 בה גודרת את אחריותו המהותית של המוביל. בסעיף 29 נקבעה תקופת התיישנות של שנתיים ימים.
3. הנתבעות הוסיפו וטענו כי גם אם בנסיבות העניין אין תחולה לאמנת ורשה, וחלה [פקודת הניזקין](#), הרי שהן לא הפרו כל חובת זהירות כלפי התובעת. הנתבעות הדגישו כי התובעת פעלה על דעת עצמה כאשר הניחה על המסוע, ועל כן אין לה אלא להלין על עצמה.
4. בהחלטה מיום 26.12.07 הורה בית המשפט על פיצול הדיון בין שאלת החבות לשאלת הנזק. בשאלת החבות הגיש כל צד תצהירו: התובעת הצהירה היא עצמה; מטעם הנתבעת 1 הצהיר מר מוטי דואניאס, אחראי על מערכת שינוע המטענים וכבודת הנוסעים ברשות שדות התעופה; מטעם המוביל הצהירה גב' איילה דורצבכר, מנהלת תחנה של חברת ארקיע בשדה התעופה בן גוריון. המצהירים נחקרו בפני. ב"כ הצדדים סיכמו בעל פה עם תום שמיעת הראיות.
- דיון**
5. השאלה העומדת על הפרק היא אם יש לנתבעות אחריות כלפי התובעת לתאונה שלפי הנטען נגרמה לה. אין ספק כי מדובר בתאונה מצערת אשר ניתנת למניעה. במאמר מוסגר יצויין כי התובעת צרפה מכתב התביעה חו"ד מומחית של האורטופד ד"ר גולדברג, לפיה התובעת סובלת לכאורה מנכות לצמיתות בשיעור 30% בגין הנזק לשורש כף ידה. יש לבחון את מידת אחריותן של הנתבעות לנזק זה, לצד שאלת אחריותה של התובעת עצמה לתאונה ולנזק.
6. אחריותה של התובעת – אומר מיד: התובעת נושאת באחריות עיקרית לתאונה שנגרמה לה. הטעם לכך נעוץ בזה שפעלה על דעת עצמה, בהנחת המזוודה על המסוע, מבלי שנדרשה לעשות כן ומבלי שהונחתה לעשות כן על ידי דיילת הקרקע. כללי התנהגות סבירים ומקובלים מטילים על הנוסע חבות להיזהר במהלכו, ולהימנע מפעולה על דעת עצמו, מבלי שנתבקש לכך. המסוע איננו מקום המיועד להנחת מזוודות לצורך המתנה או לצורך אחסון. למסוע נועד ייעוד ספציפי: המטען מונח עליו, על מנת לשקול את המזוודה, לתייג אותה, ולאחר מכן לשגר אותה באמצעות הפס הנע אל המטוס. ייעודו של המסוע מחייב לומר כי הנוסע מבצע פעולה של מסירה של המטען, על מנת שהמטען ייקלט על ידי צוות הקרקע, לצורך העברתו למטוס. מדובר בתהליך של שיתוף פעולה בין הנוסע לבין דייל או דיילת הקרקע. על כן, הנוסע אינו רשאי להתפרץ פנימה, ולפעול להנחת המזוודה

- על המסוע מבלי שניתן לו "אור ירוק" לבצע זאת על ידי צוות הקרקע. נוסע הפועל ללא הנחיה של דייל הקרקע, נוטל על עצמו סיכון.
7. התובעת במקרה דנא, הודתה כי פעלה מיוזמתה, מבלי שנוצר כל קשר עין בינה לבין דיילת הקרקע, ועוד בטרם התקבלו מסמכיה אצל דיילת הקרקע. התובעת תארה בתצהירה וכן בעדותה בפני, כי התקדמה בתור הנוסעים, עד שהגיעה למקום הראשון בתור. בנקודת זמן זו, התקדמה על הדלפק, הניחה את מסמכיה עליו, ומיד הוסיפה והניחה את מזוודתה על המסוע (ר' למשל ס' 6 לתצהירה וכן עדותה בפרו' ע' 10 ש' 15-18). באותה נקודת זמן, תהליך ה- Check-In טרם החל. מסמכי הנוסעת טרם התקבלו אצל הדיילת, והנוסעת לא קיבלה שובר עליה למטוס. הדיילת לא הנחתה את הנוסעת להניח את המזוודה על המסוע. מדובר בפעולה של הנוסעת שנעשתה על דעת עצמה ומתוך נטילת סיכון.
8. אחריות המוביל – אין מקום לספק כי המוביל אחראי בחובת זהירות מושגית כלפי נוסעיו הממתינים לתורם ואשר צפויים לבצע תהליך של קליטה (Check-In). המוביל מצוי במצב טוב יותר מאשר הנוסע הבודד על מנת לנהל את התור ולהסדירו, וכדי למזער תקלות ככל הניתן. על המוביל להביא בחשבון גם אפשרות אשר לפיה הנוסע לא התנהג בצורה זהירה או אחראית. כידוע, אין זה נדיר לראות צרכנים בישראל, ונוסעים בתוך כך, המבקשים לקדם ולזרז את הטיפול בהם במסגרת קבלת שרות. בתוך כך, אין זה נדיר לראות צרכן המתקדם ביוזמתו לשלב הבא בטיפול או בתהליך, מתוך ידיעה כי מדובר בשלב הבא המוכר לו מפעמים קודמות. גב' דורצבכר אישרה כי אמנם ישנם נוסעים אשר נוהגים להניח את המזוודה על המסוע אף מבלי שנדרשו לעשות כן (פ' ע' 12 ש' 9-10). אמנם, לטענתה "רוב הנוסעים מקשיבים" (פ' ע' 12 ש' 12), ואולם קיימים נוסעים הנוהגים כפי שנהגה התובעת במקרה דנא, ואין הדבר נדיר.
9. חובתו של המוביל היא לצפות גם מקרים כגון אלה, מחמת שאין הם נדירים. כפי שנוהג ברכב צריך לצפות התנהגות בלתי זהירה מצד נוהגים אחרים בכביש, הרי שגם כאן, עצם התנהלותה הבלתי זהירה של התובעת אינה שוללת אוטומטית את אחריותו של המוביל כלפי נוסעיו.
10. השאלה היא, אם חובת הזהירות המוטלת על המוביל כלפי נוסעיו הממתינים בתור לקליטה, הופרה במקרה דנא. אני סבורה כי התשובה לכך היא חיובית. הטעם לכך הוא כפול: ראשית, המוביל נעזר בנוסע עצמו על מנת לקלוט את המטען ולשגר אותו אל בטן המטוס. בכך המוביל חוסך בכח אדם מקצועי (כגון סבל), אשר יכול לקלוט את המטען מהנוסע ולשגר כפי שימצא לנכון. המוביל אינו מפעיל עובד לשם כך, אלא שהוא מפעיל את הנוסע עצמו. אמנם, אין בכך פסול והדבר אף מקובל ברחבי העולם, ואולם נוהג זה מטיל על המוביל אחריות מוגברת כלפי הנוסע, לוודא שהנוסע יודע מה עליו לעשות עם המזוודה, מתי עליו להניחה על המסוע, ומתי עליו להימנע מלעשות כן.
11. שנית, מתברר כי מזוודות עלולות ליפול. דבר זה התברר כבר מתוך האירוע נשוא הסכסוך. אלא שמתברר כי מזוודות נפלו ונופלות, כפי שעולה מהודאתה של גב' דורצבכר מטעם המוביל. העדה הודתה כי קיימות תקלות בהן המזוודה נתפסת או נופלת (פ' ע' 14

- ש' 10-4). אמנם, העדה ציינה כי התקלה השכיחה מתרחשת כאשר המזוודה נתקלת בצדדים לכיוון הדיילת (פ' ע' 14 ש' 24-25) ואולם, העדה בהגינותה לא שללה אפשרות שהמזוודה תיפול קדימה לכיוון הנוסע. גם מר דואניאס העיד כי מדובר בעניין של הגיון: "אם לא מניחים אותה טוב [את המזוודה], שכל המשטח שלה ישב על המסוע, אם שמים חצי באוויר, חצי על המסוע וחצי על הקצה, זה ענין פיזי". ברור היה מדבריו, כי העד כיוון לאפשרות שהנוסע לא יצליח להניח את המזוודה כולה על המסוע, או שלא יניח אותה במנח יציב, וכתוצאה מתנועה פתאומית של המסוע – המזוודה תזדעזע ותיפול לכיוון הנוסע. נוסף עוד כי גם לשיטת גב' דורצבכר ישנה משמעות למנח המזוודה, וישנה דרך נכונה להניחה (פ' ע' 12 ש' 3-1).
21. ואולם, מה שידוע למנוסים בדבר ולבעלי התפקיד הפועלים במקום, עשוי להיות נהיר פחות לנוסע. הנוסע הוא עצמו צריך להעמיס את מזוודתו על המסוע, ולא בעזרת עובד המקום, אך אין מוסבר לו כיצד עליו לפעול.
31. יושם אל לב, כי אין שילוט אזהרה כלשהו במקום, המנחה את הנוסעים להימנע מהנחת מזוודות על המסוע בטרם יונחו לעשות כן במפורש. אמנם, לא כל כלל התנהגות ראוי צריך שירשם בשלט. כל קביעה אחרת צפויה לגרור עומס רב של שלטים במתחם הציבורי, ואין בכך צורך. ואולם, בנסיבות המקרה דנא, כאשר מתברר שמזוודות עלולות ליפול ולהזיק, וכאשר הנוסע נדרש לבצע את מלאכתו של המוביל בהעמסת המזוודות, הדעת נותנת כי ראוי היה להנחות את הנוסעים באמצעות שילוט מתאים. אין ספק כי העניין הוא גם תלוי מקום ותרבות. בתרבות הישראלית, בה קיימת תופעה של צרכן המבקש לקדם את תורו וענייניו בעצמו, צומחת חבותו של ספק השרות להזהיר.
41. אני נותנת משקל גם לכך שהמסוע מופעל אך מכוח לחיצה יזומה על ידי דייל הקרקע. העובדה שהמסוע פעל, כגרסת התובעת, מלמדת כי דיילת הקרקע לחצה ביוזמתה על מתג ההפעלה. יתכן שעשתה כן מתוך רצון להניע את המסוע, ואולי פעלה בחוסר תשומת לב. כך או אחרת, מוטלת עליה החובה לוודא את מצב המטען ואת מנח המזוודה בטרם תלחץ על המתג. וידוא מראש יאפשר להבטיח כי המזוודה מונחת כולה על המסוע, במנח יציב, באופן שצפוי למזער נפילות ותקלות.
51. אציין כי לצורך מסקנתי בדבר אחריות הנתבעות 2,3 איני מתייחסת ל"פס ההגנה" אשר לדעת ב"כ התובעת חסר כאמצעי מיגון. יעילותו של פס הגנה לא התבררה בהליך זה.
61. סיכומה של נקודה זו: אני סבורה כי המוביל אמנם הפר חובת הזהירות שהוא חב כלפי התובעת. המוביל יכול וצריך היה לצפות את התקלה שארעה. יחד עם זאת, לתובעת אשם תורם משמעותי ביותר. בחלוקת האחריות בין הצדדים, אני מתחשבת גם בחלוף הזמן הרב מעת התרחשות האירוע (ביום 14.7.03) ועד להגשת התביעה (ביום 7.2.06). התובעת הודתה כי בזמן אמת לא פנתה אל דיילת הקרקע בתלונה כלשהי, שכן לא סברה שקיימת בעיה. לשיטתה: "לא אמרתי שמהו לא היה בסדר...אני לא מגיעה מראש עם ידיעה שמהו לא בסדר" (פ' ע' 9 ש' 20-22). אמנם, יתכן כי ההכרה בשלה אצל התובעת בשלב מאוחר יותר, בכל הקשור להבנת השלכתו של האירוע, ואין לזקוף זאת כנגדה. יחד עם זאת, משנמנעה להתלונן בסמוך לאחר התאונה, הרי שהסבה למוביל נזק ראייתי. הנזק

- הראיתי מתבטא בכך, שכיום לא ניתן עוד לאתר את דיילת הקרקע הרלוונטית ולברר עמה את נסיבות המקרה. בעניין זה העידה גב' גורצבכר כי רישומי המשמרות נשמרים לתקופה של 3 חודשים בלבד (פ' ע' 10 ש' 28- ע' 11 ש' 4). אף אם ראוי שהמוביל ישמור רישומיו פרק זמן ארוך מכך, הרי שבמקרה דנא מדובר בשיהוי משמעותי בהגשת התביעה.
71. השיהוי אינו גורר אחרי דחייה על הסף של התביעה. יחד עם זאת, הוא יובא בחשבון בעת חלוקת האחריות.
81. במישור של חלוקת האחריות אני מטילה על הנתבעות 2 ו-3 אחריות בשיעור 20% ואילו התובעת תשא באחריות בשיעור 80% לנוקה.
91. אשר לאחריות הנתבעת 1 – לא הוכח כי המסוע היה בלתי תקין או שנפל בו פגם בטיחותי. אין מחלוקת כי המוביל אחראי לקליטת נוסעיו. בנסיבות אלה, אין מקום להטלת אחריות על הנתבעת 1, והתביעה כנגדה נדחית. התובעת תשלם לנתבעת 1 הוצאותיה בהליך זה בסך 5,000 ₪ + מע"מ.
02. בשולי פסק הדין אתייחס לטענות נוספות שהעלה המוביל. לעניין השאלה אם האירוע הוכח - אני סבורה כי הוא הוכח במידה המספקת בהליך אזרחי. ראשית, התובעת הותירה רושם אמין בעדותה. גרסתה הייתה עקבית לאורך הדרך: בכתב התביעה, בחקירתה בדיון המקדמי, בתצהירה, ובחקירתה בשלב הראיות. יש לזכור כי התובעת הודתה שהניחה את המזוודה על המסוע מיוזמתה ובטרם שוחחה עם הדיילת. הודאתה זו, הפועלת כנגדה, מחזקת את אמינותה (ס' 6 לתצהירה). בנוסף, התייעוד הרפואי שצורף לכתב התביעה תומך בגרסתה. בסמוך לאחר האירוע, ביום 5.8.03, פנתה לביקור אצל רופא. כתלונה נרשם: "לפני כחודש לאחר הרמת משא כבד הופיע כאב בשורש היד" (נספח א' לכתב התביעה). כידוע, רופאים אינם נוהגים לדייק תמיד בנסיבות האירוע, אלא ככל שאלה נדרשות לצורך הטיפול הרפואי. התובעת הודתה כי כאשר ניגשה לרופא, "לא סיפרה את כל הסיפור" (פ' ע' 7 ש' 15). אין לזקוף זאת כנגדה.
12. אשר להתיישנות התביעה – שאלת ההתיישנות תקום ותיפול על בסיס תחולתה של אמנת ורשה. סעיף 17 לאמנה קובע כדלקמן: "המוביל אחראי לנזק שנגרם במקרה של מות, פציעה או כל חבלה גופנית אחרת של הנוסע עם התאונה שגרמה לה נזק ארעה בתוך כלי הטיס או תוך כדי כל פעולת עלייה לתוכו או ירידה ממנו". במקרה הנדון, הליך הקליטה (Check-In) טרם החל. הנוסעת טרם נקלטה ולא סופק לה שובר עליה למטוס. אני סבורה כי אין להרחיב את "פעולת העלייה" למטוס מעבר לגבולות הסבירים שמאפשר ביטוי לשוני זה. יש לזכור כי האמנה מגבילה את אחריותו הנזיקית של המוביל, וגם משום כך, יש לפרש אותה בצמצום. אין מקום להחיל את האמנה בכל מקרה שבו מתרחשת תאונה בשדה תעופה, או משום שמעורב באירוע "נוסע" או "מוביל". האחריות לפי פירושי, האמנה אינה חלה, וממילא התביעה לא התיישנה.
22. התוצאה היא שאני מטילה על הנתבעות 2 ו-3 אחריות חלקית לתאונה ובשיעור של 20%. הנחיות להמשך ההליך: הנתבעות 2-3 יוכלו להגיש חוות דעת רפואית נגדית בתוך 45 ימים מהיום. התובעת תשתף פעולה לצורך בדיקתה על ידי מומחה הנתבעת. לאחר הגשת

חוות הדעת הרפואית, יגישו הצדדים תחשיבי נזק : התובעת בתוך 30 ימים מהמצאת חוות הדעת הנגדית לידיה ; הנתבעות 2-3 בתוך 30 ימים נוספים. בחלוף המועדים יועלה התיק לעיוני להנחת הצעה כתובה בפני הצדדים לסיום הסכסוך בשאלת הנזק בדרכי שלום.

ניתן היום י"א ב אדר ב, תשס"ח (18 במרץ 2008) במעמד הצדדים.

ד"ר איריס סורוקר, שופטת