

בימ"ש לעבליים מינהליים חיפה
תמ 307/07
ערן גורן ב. רכבת ישראל

ת.פתיחה: 10/10/07 סדר דין: רגיל

בבית המשפט המחוזי בחיפה
בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים

בענין:

ערן גורן, ת.ז. 039060504

שכתובתו רח' הגדוד העברי 80/7 קרית חיים
ע"י ב"כ עוה"ד אריה אבריאל ו/או בתיה אבריאל
ו/או טל אבריאל ואח'
מרח' המגינים 53 חיפה 33265
טל: 04-8521118, פקס: 04-8524052

נגד

רכבת ישראל בע"מ, ח.צ. 520043613
סניף חיפה, רח' חטיבת גולני 1 חיפה



בקשה בכתב לאישור תובענה ייצוגית

בהתאם לחוק תובענות ייצוגיות, תשס"ו-2006
ובהתאם לחוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981

בבקשה זו ביהמ"ש הנכבד יתבקש לחרות כדלקמן:

- א. לחרות על אישור התובענה הייצוגית המצ"ב ומסומנת באות א' בהתאם לסמכותו בסעיף 10(א) לחוק תובענות ייצוגיות, תשס"ו-2006 (להלן: "חוק תובענות ייצוגיות").
- ב. להגדיר את הקבוצה שבשמה תנהל התביעה בהתאם להגדרת הקבוצה בבקשה זו או לחילופין כל הגדרה אחרת כפי שיראה ביהמ"ש הנכבד לנכון, בהתאם לאמור בסעיף 10(א) ובסעיף 14(א)(1) לחוק תובענות ייצוגיות.
- ג. לחרות על פרסום אישור התובענה ב-3 עיתונים ע"י המשיבה, בנוסח הפרסום כפי שיראה לביהמ"ש הנכבד לנכון, בהתאם לאמור בסעיף 10(ב) ובסעיף 25 לחוק תובענות ייצוגיות.
- ד. לחרות על היות המבקש ובאי כוחו כמתאימים לניהול התובענה הייצוגית, בהתאם לאמור בסעיף 10(ג) ובסעיף 14(א)(2) לחוק תובענות ייצוגיות.
- ה. לחרות על עילות התובענה והשאלות של עובדה או משפט המשותפות לקבוצה, בהתאם לאמור בסעיף 14(א)(3) לחוק תובענות ייצוגיות.
- ו. לחרות על הסעדים הנתבעים כמפורט בבקשה זו ובכתב התביעה המצ"ב, בהתאם לאמור בסעיף 14(א)(4) לחוק תובענות ייצוגיות.
- ז. לחייב את המשיבה בתשלום הוצאות הגשת הבקשה, לרבות חיובה בתשלום גמול למבקש המייצג ולבאי כוחו, בצירוף מע"מ.

ואלו נימוקי הבקשה:

(א) הצדדים

1. המבקש הינו אזרח ישראלי המתגורר בקרית חיים, סטודנט למשפטים באוניברסיטת חיפה ועובד מאז חודש 8/05 במשרד עו"ד א. אבריאל בעיר התחתית בחיפה, ונוהג לרוב להגיע מביתו למקום עבודתו וחזרה הביתה, באמצעות המשיבה, לרוב ע"י רכישת כרטיס חופשי-חודשי, ולעיתים פחותות ע"י רכישת כרטיסים בודדים או כרטיסיות של 12 נסיעות.

2. המבקש הינו שכיר במקום עבודתו, כאשר (למיטב זכרונו) בחודשים אוגוסט 2005 עד ינואר 2006 ובחודשים ספטמבר 2006 ועד היום, עבד ועודנו עובד "לפי כרטיס", קרי מחתים כרטיס בכניסה וביציאה ממקום עבודתו ומקבל שכרו בהתאם לשעות בהן היה בפועל במשרד.

3. המשיבה הינה תאגיד ציבורי אשר בהתאם לפקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], תש"י-1972 (להלן: "הפקודה") הינה הגוף המוסמך היחיד, נכון להיום, להפעיל ולספק שירותי תחבורה ציבורית של הרכבת בישראל.

4. (א) כמו כן מפעילה המשיבה אתר אינטרנט שבמסגרתו מפרסמת לוח זמנים אודות זמני יציאה והגעת של רכבות, וכן מפרסמת את לוח הזמנים בתחנות וכן בספרון לוח זמנים הנמכר בתחנות, בהתאם לסעיף 6(א), (ב), (ג) לתקנות מסילות הברזל (תנאי נסיעה ברכבת), תש"ס-2000 (להלן: "התקנות").

(ב) להלן הוראות סעיפים 6(א), (ב) לתקנות (ציטוט):

" 6. (א) המנהל יפרסם לוח זמנים לנסיעה ברכבת בכל אחד מהקווים (להלן – לוח זמנים); לוח הזמנים יהיה תקף החל במועד הנקוב בו לתחילתו וכל עוד לא בוטל, ואולם רשאי המנהל, בכל עת, לשנות זמני נסיעה מסיבות תפעוליות, בטיחותיות או בטחוניות.
(ב) לוח הזמנים יוצג בכל תחנה ובכל רכבת במקום הנראה לעין.
(ג) ספרון לוח זמנים כולל של כל קווי הנסיעה ברכבת יימכר בקופת תחנה תמורה המחיר הנקוב בו. "

(ב) העובדות

5. ביום 29.8.07 או בסמוך לכך, רכש המבקש, כמו בחודשים רבים מאז החל לעבוד במשרד בחיפה כאמור, כרטיס חופשי-חודשי התקף לקו הרכבת קרית מוצקין-חיפה (לשני הכיוונים) לחודש ספטמבר 2007. עלות הכרטיס הינה 260 ש"ח. רצ"ב צילום הכרטיס ומסומן באות ב'.

6. המבקש, שכאמור נוסע באמצעות המשיבה מזה חודשים רבים, נקעה נפשו מהאיחורים התמידיים והקבועים של המשיבה בקו בו הוא נוסע, כאשר השיא היה באחד מימי אוגוסט 2007, עת הרכבת בה נסע המבקש ממקום עבודתו בחיפה חזרה לביתו הסמוך לתחנת קרית מוצקין, איחרה במעל ל-30 דקות, ואולם חרף בקשתו של המבקש ממזכר הכרטיסים בתחנת קרית מוצקין, נאמר לו כי אינו זכאי לכל פיצוי בגין האיחור חרב של המשיבה.

7. זאת ועוד, המבקש הינו עובד שכיר העובד לפי כרטיס. הווה אומר – משכורתו של המבקש מחושבת בכל יום בנפרד בהתאם לשעה המדויקת בה החתים כרטיס במשרדו, הן בכניסה והן ביציאה. המבקש החל לשים לב, כי בכל פעם שהמשיבה מאחרת (והדבר קורה באופן יומיומי כאמור), הדבר גורם לו להתחייב כרטיס באיחור במקום עבודתו – ופועל יוצא מכאן גם נגרמים לו הפסדי שכר. המבקש תישב וגילה כי במהלך 24 החודשים בהם הוא עובד ומגיע למקום עבודתו כאמור באמצעות המשיבה (מאמצע חודש 8/05 ועד חודש 8/07) נגרמו לו הפסדי שכר כפי שיובהר בהמשך, והכל כתוצאה מהתחמת כרטיס מאוחרת במשרד, שנגרמה עקב איחורים כרוניים של המשיבה. רצ"ב מסמך רי"ח של משרד עו"ד א. אבריאלי, שם עובד המבקש, והמאמת את שיטת חישוב שכרו של המבקש, ומסומן באות ג'.

8. לפיכך, וע"מ לאמת את טענותיו, החל המבקש לצלם מדי יום במחצית הראשונה של חודש ספטמבר 07' 6 תמונות כדלקמן: זמני היציאה המיועדים של המשיבה בהתאם לר"ח בתחנת מוצקין ובתחנת חיפה מרכז, זמני היציאה בפועל של המשיבה, וזמני ההגעה בפועל לתחנת היעד. רצ"ב מספר צילומים הממחישים נושא זה ומסומנו באות ד'.

9. (א) המבקש חישב ומצא כי בכל יום בו הוא נוסע מביתו הסמוך לתחנת קרית מוצקין, אל מקום עבודתו הסמוך לתחנת חיפה מרכז, איחורי המשיבה גורמים לו לאיחור ממוצע של 6 דקות לעבודתו – ולפיכך גם החתמת כרטיס באיחור של 6 דקות – ובכל פעם שהוא מבקש לשוב אל ביתו מתחנת חיפה מרכז לקרית מוצקין, המשיבה מאחרת בממוצע 15 דקות,

אונן מחכה המבקש באדיקות ובדייקנות בתחנת חיפה מרכז, בחום הקופח ובגשם שוטף (ויצוין כי בכל יום ממתניים בתחנה עשרות ואולי אף מאות אנשים לרכבת המאחרת של המשיבה כאשר 5-6 מטרים בלבד משטח הרציף, שאורכו עשרות מטרים, מקורים) ותוהה כל פעם מחדש מדוע איחורים כה גדולים קורים פעם אחר פעם, יום אחר יום. רציב לויז לקו בו נוסע המבקש ויסומנו באות ה', וכן רציב טבלת הישובי איחורי המשיבה ויסומנו באות ו'.

(ב) ברור הוא כי לנוסעים שכירים אחרים ברכבת הנוסעים לעבודתם בקווים יותר ארוכים, כמו למשל מחיפה לת"א וחזרה, האיחורים בהגעה למתחם הפצם גדול פי כמה שכן ככל שהנסיעה ארוכה יותר כך האיחור המצטבר של הרכבת גדול יותר.

10. (א) יצוין, כי המבקש אינו ייחודי בתביעותיו כלפי המשיבה, לשפר את שירותה. רציב מספר כתבות שפורסמו באתרים גדולים באינטרנט, והמוציאים לאור את טענותיהם של האזרחים הקטנים הנוסעים מדי יום ביומו ברכבות המשיבה, והסובלים מאיחורים ומצפיפות בלתי נסבלת. רציב הכתבות ויסומנו באות ז'.

(ב) כמו כן, רציב ויסומנו באות ח' טבלאות איחורים מאתר האינטרנט "על הרציף" של תנועת נוסעי הרכבת, המעידים על כי בעייתו הנ"ל של המבקש משותפת לאזרחים רבים, ומתרחשת מדי יום ביומו, ואף מדי רכבת ורכבת.

11. יצוין, כי לא אחת פנו אזרחים להנהלת הרכבת, בין אם בתחינה לשיפור השירות, ובין אם בבקשה להשבת נזקים שנגרמו להם, ואולם כמובן שכל הטענות נופלות על אוזניים ערלות. רציב כתבה שהתפרסמה באתר "תנועת נוסעי הרכבת" הנ"ל ותסומן באות ט', וכפי שיובהר בהמשך, איחוריה הכרוניים של המשיבה גורמים הפסדים של עשרות ומאות מיליוני שקלים למשק עקב "זמן עבודה" אבוד, שלא לדבר על עוגמת הנפש הרבה הנגרמים לנוסעים התמימים שכל מבוקשם הוא להגיע ליעדם בזמן שפורסם והוקצב מראש ע"י המשיבה.

(ג) נזקו האישי של המבקש

12. המבקש הינו כאמור עובד שכיר, העובד לפי כרטיס – כלומר פר שעה, כאשר בעבור שעת עבודה משתכר המבקש 29 ש"ח. כמצוין לעיל, המשיבה מאחרת בממוצע 6 דקות בכל יום עבודה בו נוסע המבקש באמצעות המשיבה למקום עבודתו, ולפיכך הוא מוחתים כרטיס באיחור של 6 דקות, דבר הגורם לו להפסד כספי של 2.9 ש"ח עבור אובדן שכר בכל יום עבודה (החישוב: 29 ש"ח לשעה לחלק ל-60 דקות בשעה כפול 6 דקות איחור המשיבה).

13. (א) המבקש חישב ומצא כדלקמן: מתוך 365 ימים בשנה, ישנן 52 שבתות, 52 ימי שישי, 9 ימי חג ו-5 ערבי חג (בהם המבקש עובד). סך ימי עבודה בשנה עבור המבקש ודומיו – 252 ימים, קרי ממוצע של 21 ימי עבודה בחודש.

(ב) לפיכך, והיות והמבקש עובד בממוצע 21 ימים בחודש, סופג המבקש הפסדי שכר בשווי 60.9 ש"ח לכל חודש עבודה בממוצע, עקב איחורי המשיבה (החישוב: 21 ימי עבודה כפול 2.9 ש"ח אובדן לכל יום). יצוין, כי בחודש הנבדק – חודש ספטמבר 2007, עקב ריבוי החגים היו רק 19 ימי עבודה, כאשר הנזק המוכח שנגרם למבקש בחודש זה בלבד ומהפסדי השכר בלבד, מסתכמים בסך 55.1 ש"ח (החישוב: 2.9 ש"ח כפול 19 ימי עבודה).

14. המבקש חישב ומצא כי מתוך 25 החודשים בהם הוא עובד בעבודתו, ב-17 החודשים מתוכם בהם עבד על בסיס שעות (ביתר החודשים עבד על בסיס שכר גלובאלי בתוספת שעות נוספות), הוא ספג, כתוצאה ישירה מאיחורי המשיבה, הפסדי שכר של 1,035.3 ש"ח (החישוב: 17 חודשים כפול 60.9 ש"ח אובדן משכורת ממוצע לחודש עבודה), והזכר לא כולל נזקים שנגרמו למבקש בגין אובדן נוחותו ועוגמת הנפש שנגרמה לו.

15. יצוין, כי בהתאם לסעיף 5.1 לנוהלי רכבת ישראל (להלן: "הנהלים"), עבור המבקש כי המשיבה כבר חישה ומצאה את שווי הפיצוי שעליה לפצות את נוסעיה בגין איחוריה ונזקי אובדן הנוחות ועוגמת הנפש שנגרמים להם עקב כך, בעת שקבעה כי בגין איחור של 30 דקות ינתן פיצוי בדמות כרטיס נסיעה באותו קו, ובגין איחור של 60 דקות ומעלה ינתן פיצוי בדמות 2 כרטיסי נסיעה באותו קו.

16. המבקש יציין, כי אצלו באופן פרטני, שווי כרטיס נסיעה בקו קרית מוצקין-חיפה הינו 10 ש"ח. לפיכך, במקרה של איחור של 30 דקות של המשיבה, יהא מגיע לו פיצוי בגין עוגמת הנפש ואובדן הנוחות שנגרמו לו מאיחורי המשיבה, סך של 0.33 ש"ח לכל דקת איחור בממוצע (החישוב: 10 ש"ח לכרטיס לחלק ל-30 דקות איחור).

17. לפיכך, חישוב המבקש ומצא, כי היות והמשיבה מאחרת בממוצע 15 דקות בכל יום, עת המבקש מבקש לשוב לביתו הסמוך לתחנת קרית מוצקין מתחנת חיפה מרכז, על המשיבה לפצותו על עוגמת הנפש שנגרמת לו ואובדן נוחותו בסך 5 ש"ח לכל יום שכזה (החישוב: 0.33 ש"ח כפול 15 דקות).

18. היות וכאמור המבקש עובד 25 חודשים בעבודתו, איחורי המשיבה גרמו לו לאובדן של 315 דקות בכל חודש בחודשו (החישוב: 15 דקות איחור ליום כפול 21 ימי עבודה בחודש) ואובדן של 7,875 דקות שה"כ במשך 25 חודשי עבודתו (החישוב: 315 דקות לחודש כפול 25 חודשים) – כלומר איחורי המשיבה לקחו מחייו של המבקש עד כה יותר מ-131 שעות!! מדובר בכמעט 6 ימים שאבדו למבקש מחייו נכון להיום עקב איחורי המשיבה, ואין זה דבר של מה בכך.

19. לפיכך, המבקש מעריך את נזקיו בגין אובדן הזמן, הנוחות ועוגמת הנפש שנגרמה לו, בסך של 2,625 ש"ח (החישוב: 5 ש"ח ליום איחור כפול 21 ימי עבודה בחודש כפול 25 חודשים).

20. (א) לפיכך לאור האמור לעיל, מעריך המבקש את נזקו האישי מהמשיבה בסך של 3,660.3 ש"ח נכון לחודש ספטמבר 2007 (החישוב: 1,053.3 ש"ח + 2,625 ש"ח), כאשר סכום זה הולך ומתווסף וגדל ככל שהזמן עובר.

(ב) מהסכום הנ"ל יש להפחית באופן יחסי תקופה של כ-3-4 חודשים לערך, בהם עבד המבקש באופן חלקי.

(ג) הפגיעה המתמשכת כמתואר לעיל במבקש גרמה לו להרהר בדבר ולנסות למצוא מזור לבעיה זו, שאינה רק נחלתו, ואז עלה בראשו הרעיון שהפתרון לבעיה הינה בדרך של הגשת תביעה ייצוגית שנועדה לעזור לציבור לפתור מצוקה זו אליה נקלע המבקש. ואכן, המבקש החל לאסוף נתונים עקב הבעיה שהציקה לו ואט אט התברר לו כי הוא צודק וכי עולם המשפט עשוי לסייע בידו לפתור את מצוקתו ומצוקת הציבור, וכך נולד הרעיון שלו להגיש תביעה ייצוגית זו.

(ד) הרובד המשפטי

21. בין המבקש ובין המשיבה נכרת חוזה מחייב, כמו בין כל אדם הקונה כרטיס נסיעה אצל המשיבה, כאשר לוח הזמנים המפורסם ע"י המשיבה, כנדרש ממנה בסעיף 6 לתקנות שצוטט, מהווה חלק בלתי נפרד מחוזה זה – ומשמעו: נוסע משלם כסף עבור כרטיס נסיעה שמטרתו נסיעה ברכבת שיוצאת מיעד א' בשעה הקבועה בפירסום, ומגיעה ליעד ב' בשעה הקבועה בפירסום.

22. (א) אין כל ספק כי המשיבה הפרה את החוזה שנכרת בינה לבין המבקש, כמו גם אלפים על גבי אלפים של חוזים הנכרתים מדי יום ביומו בינה לבין נוסעיה, בכך שהיא מאחרת בהגעה ליעד ב', ולעיתים קרובות מאד אף מאחרת ביציאת מיעד א' – ובכך גורמת לציבור הנוסעים לנזקים חמורים, הן ממוניים והן לא ממוניים.

(ב) לחילופין, המשיבה ביצעה עוולה נזיקית כלפי ציבור הנוסעים ברכבת כאשר הפרה חובה חקוקה החלה עליה וגרמה בכך נזק ללקוחות וראה בנדון סעיף 63 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש] הקובע (ציטוט):

" 63. (א) מפר חובה חקוקה הוא מי שאינו מקיים חובה המוטלת עליו על פי כל חיקוק - למעט פקודה זו - והחיקוק, לפי פירושו הנכון, נועד לטובתו או להגנתו של אדם אחר, וההפרה גרמה לאותו אדם נזק מסוגו או מטבעו של הנזק שאליו נתכוון החיקוק; אולם אין האדם האחר זכאי בשל ההפרה לתרופה המפורשת בפקודה זו, אם החיקוק, לפי פירושו הנכון, התכוון להוציא תרופה זו.

(ב) לענין סעיף זה רואים חיקוק כאילו נעשה לטובתו או להגנתו של פלוני, אם לפי פירושו הנכון הוא נועד לטובתו או להגנתו של אותו פלוני או לטובתם או להגנתם של בני-אדם בכלל או של בני-אדם מסוג או הגדר שעמם נמנה אותו פלוני. "

23. במאמר מוסגר יצוין, כי המשיבה מפרה חוזה גם בכך שהנוסע בה סבור כי הוא יגיע למקום חפצו בביטחה ובנוחות, ואולם לא אחת שולחת המשיבה רכבות בעלות קיבולת שאינה מספקת להחיל את כל הנוסעים המצטברים לאורך התחנות, ועומס זה נוצר לרוב עקב איחורי המשיבה שלעיתים גורמים להיווצרות כמות נוסעים של 2 רכבות וכולם עולים על רכבת אחת, והדבר יוצר עומס גדול מאוד וסכנת נפשות, כעולה גם מהמאמרים ומתמונות המבקש שצורפו לעיל – וכך גם קרה למבקש עצמו עת חיכה לרכבת מאחרת כהרגלה וניסה להיחסס לרכבת אחרת שהגיעה לפניה (גם היא באיחור) ע"מ להקטין את נזקו, ונהדף החוצה, פשוטו כמשמעו, ע"י ההמון הנדחס ל- 2-3 קרונות בלבד.

24. (א) בהקשר הנ"ל עוד יצוין, כי הסמכות שניתנה בידי המנהל (קרי רשות הנמלים והרכבות לפי הפקודה, שהוא גוף שאינו קיים יותר, וכיום המנהל הינה המשיבה בעצמה) בסעיף 7 לתקנות, לקבוע את סוג הרכבת, מספר וסוג הקרונות וסוג השירות שיינתן לגבי כל נסיעה בכל קו, הינה החלטה שאינה סבירה ואינה מידתית, שכן רכבות המשיבה הינן לרוב עמוסות מאוד, קצרות מזי, והשירות שניתן בהן (אם אפשר לקרוא להגעה בזמן שירות...) אינו מספק כלל וכלל, ולא רק שנגרמים לציבור הנוסעים נזקים כמפורט בבקשה זו, אלא אף שנגרמים ועלולים עוד להיגרם נזקי גוף ורכוש מסוג אחר עקב תנאי-התנאים ששוררים ברכבות המשיבה לעיתים, בעיקר עקב הצפיפות הרבה.

(ב) ולהלן לשון סעיף 7 לתקנות (ציטוט):

" 7. המנהל רשאי לקבוע לגבי כל נסיעה או סוגי נסיעה בקו, את סוג הרכבת, מספר הקרונות, סוגיהם, סימון המקומות בהן, סוג השירות שיינתן בהם או הפסקתו של השירות כאמור, מספר העצירות שיבוצעו במהלך הנסיעה ומקומותיהן. "

25. סעיף 8(א) לתקנות הנ"ל קובע כדלקמן (ציטוט):

" 8. (א) במסגרת תנאי התפעלה הכלליים יקבע המנהל (הכוונה לרשות הנמלים והרכבות בהתאם לפקודה – א.א.) את שיעור הפיצויים שתשלם הרשות בגין איחור רכבת העולה על 30 דקות. "

26. נהלי רכבת ישראל קובעים כדלקמן (ציטוט):

" 5.1 זכאות לפיצוי

5.1.1 זכאי לפיצוי כל נוסע שרכש כרטיס והרכבת איחרה ביותר מחצי שעה, או יותר מחצי שעה בהגעה לתחנת היעד. על פי שני משכי האיחור משתנה גובה הפיצוי כמפורט בסעיף 5.2 להלן.

5.1.2 בכדי להסיר ספק מובחר בזאת כי הליך פיצוי זה לא יחול במקרה של ביטול רכבת....

5.2 גובה הפיצוי

5.2.1 כרטיס נסיעה באותו קו נסיעה אותו רכב הנוסע כאשר מדובר על איחור מעל 1/2 שעה.

5.2.2 שני כרטיסי נסיעה באותו קו נסיעה אותו רכב הנוסע כאשר מדובר על איחור מעל 1 שעה. "

27. אומנם, הנזקים אותם ספג המבקש, לא נגרמו מאיחורי המשיבה העולים על חצי שעה כנדרש לכאורה בתקנות ובהנחלים. אך, השאלה שנשאלת היא האם המשיבה יכולה לעשות דין לעצמה ולפטור עצמה מאחריות לנזקים הנגרמים לנוסעים, עקב איחורים הנגרמים עקב מחדליה /או מעשיה הבלעדיים בהיותה השולטת הבלעדית בדרך ובכלי התעבורתי שלה, ושאינם עולים על חצי שעה – מה גם ש- 21 דקות איחור מצטבר בממוצע ליום בהחלט קרובים מספיק לחצי השעה הנדרשת – ולהתעלם מנזקי שכר, עוגמת נפש ואובדן נוחות שנגרמים לרוכשי הכרטיסים, קרי לאותם אזרחים קטנים ודוק – לא מדובר באיחורים חד

פעמיים, אלא באיחורים קבועים וכתוניים המתקרבים ל- 30 דקות הנדרשות לכאורה בנהלים, כאשר נזקם של הנוסעים הולך ומצטבר ומתגבר ומתעצם מידי יום ביומו!

28. במאמר מוסגר נוסף יצויין, כי המבקש מעולם לא ראה במו עיניו את נהלי הרכבת שצוטטו לעיל, וכי הדברים הובאו לידיעתו מאוחר יותר ישירות מפסייד שיובא להלן בהמשך. בניגוד לאמור בסעיף 53 לפקודה המחייב את המשיבה בפירסום, לא הצליח המבקש למצוא כל עותק, לא מהפקודה ולא מנהלי המשיבה, בתחנות הרכבת בהן הוא עולה – קרי קרית מוצקין וחיפה מרכז, וכמוכן שרוב הנוסעים אצל המשיבה כלל לא יודעים על זכאותם כאמור בסעיף 5.2 לנהלים לעיל, לא כל שכן על זכאותם לפיצויים גם על איחורים שאינם עולים על 30 דקות.

29. האמור לעיל מעלה את השאלה הבאה – האם סעיף 8(א) לתקנות וסעיף 5.1 לנהלי המשיבה הני"ל, יש בהם משום הסדר שלילי – קרי שאדם שמבקש לנסוע ברכבת של המשיבה, וסובל מאיחורים שאינם עולים על 30 דקות ונפגע בשל כך, אינו זכאי לכל פיצוי מאת המשיבה – או שמא מדובר בהוראה ספציפית אודות איחורים העולים על 30 דקות והאנשים הניזוקים מכך, ותו לא?

30. ובכלל, דומה כי סעיף 5.1 לנהלי המשיבה לעיל (ויתכן שאף סעיף 8(א) לתקנות), הינו סעיף שאינו חוקתי – שכן בקביעתה החד צדדית של הרשות, שהיא המשיבה, שלא לפצות נוסע שסופג נזקים ממוניים ולא ממוניים, כתוצאה מאיחוריה הכרוניים של המשיבה, מהווה פגיעה בקניינם של הנוסעים, ולפיכך עולה כדי פגיעה לא מידתית ומעבר לנדרש בזכות חוקתית מוגנת כהגדרת בחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו, המגן על קניינו וכבודו של האדם, ועל כן הוא בטל.

31. ואולם, ידוע כי בטרם יבוא ביהמ"ש לשקול שאלת תוקפו, או אי-תוקפו, של חוק או הוראה אחרת שאינה עולה בקנה אחד עם זכות חוקתית מוגנת, שומה עליו תחילה לבדוק כיצד 2 ההוראות (במקרה זה נהלי המשיבה וחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו) משתלבות זו עם זו. לשם כך, יש להחיל פרשנות תכליתית שתבאר את הסוגיה.

32. ואכן, השאלה כיצד לפרש את נהלי המשיבה כך שלא יעלו כדי פגיעה חמורה מידי בזכות קניינית חוקתית מוגנת, כבר נדונה ע"י כב' השופט ז. ימיני בתיק (רמלה) 2072/06 ישראל פלס נ' רכבת ישראל בע"מ, תק-של 12007(1), 15444 וכדלקמן (ציטוט):

" בנוסף, יש לדון בשאלה האם ניתן להעלים עין מאיחורים יום יומיים אף שאינם עולים על 30 דקות וזאת בתואנה שהפיצוי נקבע רק לאיחור של למעלה מ- 30 דקות. סבור אני שהמחוקק התכוון לפצות בגין איחורים חד פעמיים ולכן קבע שהפיצוי יחול רק על איחור העולה על 30 דקות, אולם סבור אני שאם האיחורים מתרחשים בתדירות גבוהה כפי שעולה מהנתונים אותם הציגו התובע והנתבעת והאיחורים מגיעים עד כדי 18 דקות, 19 דקות ואף 24 דקות, הרי שהתובע זכאי לפיצוי בגינם, שכן נוסע העולה על רכבת בוחר לעשות כך בידיעה שאין לרכבת את החסרונות שיש לתחבורה הציבורית הנוסעת בכבישים, כגון פקקי תנועה, מכיוון שהרכבת נוסעת על מערכת מסילות נפרדת.

לכן אדם הנוסע ברכבת מתאים את זמנו וסדר יומו לפי לוח הזמנים שמפרסמת הנהלת הרכבת. כאשר הרכבת מאחרת לעיתים תכופות הרי שהיא משבשת את סדר יומו של הנוסע ועליה לפצות על כך גם אם איחוריה אינם עולים על 30 דקות. " (הדגשות שלי – א.א.).

33. דומה כי פרשנותו זו של כב' השופט ימיני הינה הפרשנות הנכונה לסעיף 8(א) לתקנות ולסעיף 5 לנהלים שהובאו לעיל, שכן היא מגינה על קניינם של הנוסעים אצל המשיבה, ועשויה להוביל לשיפור השירות של המשיבה ולעמידה בלוחות הזמנים אותם הקציבה.

34. ודוק – כל פרשנות אחרת לסעיפים הני"ל, העלולה לצקת לתוכם תוכן כייחוד העילה השוללת מהנפגע כדוגמת המבקש מלתבוע פיצוי לנזקיו, הגם שלכאורה אינם עומדים בדרישות סעיפי החוק הני"ל, אינה חוקתית וזינה להידחות, כפי שקבע ביהמ"ש העליון בשבתו כבית דין גבוה לצדק בבג"ץ 1661/05 המועצה האזורית חוף עזה ואחי ננד כנסת ישראל, פ"ד נט(2) 481 (ציטוט):

" ככלל, מודל של פיצויים בגין נזק המבוסס על אמות מידה סטנדרטיות עשוי לקיים את אמות המידה החוקתיות מקום שכנגד הפגיעה בזכותו של הניזוק בגין האופי התעריפי של הפיצוי עומדת הרחבת אחריותו של המוגע והסדרים מיטיבים אחרים. במקרה דנן אין די בהסדרים האינדיווידואליים שנקבעו בחוק, ויש לקבוע גורם מאזן נוסף, שיהא בכוחו להתגבר על הפער בין הפיצוי החוגג והנאות לבין סכומי הפיצויים שיתקבלו על פי חוק יישום ההתנתקות. הגודם המאזן הוא בכוחו של הישראלי הממונה הסבור כי הפיצוי שניתן לו נופל מהפיצוי ההוגן והמלא, לפנות אל מחוץ לחוק, לעבר הדין הכללי, ולבקש בו את הפיצוי שהוא ראוי לו ...

ההסדרים בחוק יישום ההתנתקות בעניין ייחוד העילה והויתור עליה, שלפיהם נתונה למפונים הברירה לתבוע פיצויים על פי ההסדר הקבוע בחוק או לתבוע בבית משפט את זכויותיהם על פי הדין הכללי תוך ויתור על הזכויות המוקנות בחוק, אינם חוקתיים, משום שהם אינם מקיימים את דרישת המידתיות של פסקת ההגבלה שבחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו. הסדר שיאפשר פנייה לדין הכללי יביא את הפגיעה בזכויות הישראלים המפונים לרמה ראויה, מבחינת אפשרויות הפיצוי שלהם, בלא לסכל את תכליותיו של חוק יישום ההתנתקות. כמו כן יכולת הפנייה לסעד מכוח הדין הכללי היא חיונית כדי לקיים את האיזון שעליו מבוסס מודל הפיצויים של חוק יישום ההתנתקות. "

35. (א) זאת ועוד, סעיף 1 לחוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981 (להלן: "חוק הגנת הצרכן") מגדיר "עוסק" כ- (ציטוט): "מי שמוכר נכס או נותן שירות דרך עיסוק, כולל יצרן, "עיסקה" מוגדרת כ- (ציטוט): "מכירה או מתן שירות" ו"צרכן" כ- (ציטוט): "מי שקונה נכס או מקבל שירות מעוסק במהלך עיסוקו לשימוש שעיקרו אישי, ביתי או משפחתי".

(ב) סעיף 2 לחוק הגנת הצרכן קובע כדלקמן (ציטוט):

" 2. (א) לא יעשה עוסק דבר – במעשה או במחדל, בכתב או בעל פה או בכל דרך אחרת לרבות לאחר מועד ההתקשרות בעסקה – העלול להטעות צרכן בכל ענין מהותי בעסקה (להלן – הטעיה); בלי לגרוע מכלליות האמור יראו ענינים אלה כמהותיים בעסקה:

(1) הטיב, המהות, הכמות והסוג של נכס או שירות;

...

(3) מועד ההספקה או מועד מתן השירות;

...

(ג) הוראות סעיף זה יחולו גם על פרסומות. "

36. אין כל ספק, כי המשיבה הינה עוסק בהגדרתו בחוק הגנת הצרכן וכי כל אדם שקונה כרטיס נסיעה אצל המשיבה, ובכלל זה המבקש, הינו צרכן ומתקשר בעיסקה, והכל בהגדרתו בחוק הגנת הצרכן.

37. וכיצד יש להגדיר "צרכן" לענין בקשה שכזו לאישור תובענה ייצוגית כנגד המשיבה? תשובה לשאלה זו ניתנה ע"י ביהמ"ש בהמ"ש בהמ" (חי) 28404/97 עודד בולרו עו"ד נגד רשות הנמלים והרכבות, תשנח(1) 337, וכדלקמן (ציטוט):

" סבורני כי לאור העקרונות הנ"ל שנקבעו על ידי בית המשפט העליון (אמנם בהקשר לחוק אחר), ראוי שלא להחמיר בפרשנות המונח "צרכן" בחוק הגנת הצרכן. דומני כי מירוש מצמצם, במוצע על ידי עורך דין לירז, יחטיא את מטרת המחוקק. אינני סבור כי העובדה שהמבקש נסע ברכבת כדי להשתתף בישיבת בוררות בתל אביב, כפי שהעיד, שוללת את היות השירות שקיבל שירות "שעיקרו אישי".

פרשנותו המוצעת של עורך דין לירז תביא לתוצאה שכל מי שנוסע לצורך עבודה, בין אם הוא שכיר ובין אם הוא עצמאי, לא ייחשב כ"צרכן" לצורך החוק. פירוש שכזה נוגד, לדעתי, את רוח החוק ואינו תואם את תכליתו. שירות הסעה הינו מצרך חיוני מאין כמוהו לכל אורחות חייו. כל נוסע

המשתמש בשירות ההסעה מקבל בכך שירות שעיקרו הוא אישי. שונה יהיה המצב אם אדם ירכוש, למשל, 50 כרטיסי נסיעה עבור עובדיו. מעביד שרכש כרטיסים עבור עובדיו, אינו "צרכן" במשמעות מונח זה בחוק.

כשלעצמי אני סבור שכפי שלא יעלה על הדעת לומר על עורך דין המחייב את נפשו במשקה צונן ביום קיץ לוהט, במהלך יום עבודתו, ואפילו הוא מצוי בעיצומה של ישיבת בודדות, כי השימוש בנכס המצרך (המשקה) אינו שימוש שעיקרו אישי, כך גם לא מתקבל על הדעת לומר על עורך דין המקבל את שירות ההסעה כדי להשתתף בישיבת בודדות כי השימוש בשירות האמור אינו אישי בעיקרו.

אדם יכול להגיע למקום עבודתו או למקום פגישותיו העסקיות בהליכה רגלית, בגסיעה על אופניים, ברכבו הפרטי, ברכב ציבורי ואפילו ב"טרמפ" שקיבל מחבר או מודע. הייתי אומר כי אופן הגעתו של אדם למקום עבודתו או למקום פגישותיו העסקיות הינה עניינו האישי של הנוגע בדבר. על שום כך, עצם הנסיעה בכלי תחבורה, אפילו היא למטרת עבודה, חריגה בבחינת שימוש שעיקרו אישי. לסיכום פרק זה בהחלטתי, אני קובע כי הגדרת "צרכן" בחוק אכן חלה על המבקש. " (הדגשות שלי - א.א.).

38. אין כל ספק, כי עצם העובדה כי המשיבה מפרסמת בריש גלי ובכל ראש חוצות את לוח הזמנים אודות הגעת ויציאת הרכבות שלה, כאשר בפועל אותן רכבות מאחרות בצורה משמעותית ואינן מקיימות את הנקבע בלח"י, הדבר עולה לכדי הטעיית הצרכן בכל הסשור לטיב, מהות, כמות וסוג השירות שניתן לו, וכן לגבי מועד ההספקה או מועד מתן השירות, כהגדרתם בסעיף 2(א) לחוק הגנת הצרכן, שציטוטו הובא לעיל.

39. ואם לא בכך סגי – לפני כ- 2-3 שנים יצאה המשיבה במסע קידום ויחצנות רחב היקף, שכלל תשדירים בטלוויזיה וברדיו, תחת הסלוגן "רק רכבת". הקמפיין נועד להגביר את השימוש בשירותי המשיבה, תוך הפצת פרסום מוטעה ואף שיקרי, לא רק בתוכן הכללי לכשעצמו – קרי, שהרכבת הינו כלי תחבורה מדויק המגיע ליעדו בזמן – אלא אף לגופם של דברים העיזה המשיבה לפרסם, כי שירותיה מביאים את הנוסע מת"א לחיפה ב- 37 דקות, מת"א לרחובות ב- 20 דקות ומת"א לכפר סבא ב- 26 דקות. רצ"ב הפרסום ויסומן באות י". ומאידך טבלאות האיחורים שצורפו וסומנו באות ו' מפריכים את הפרסום הנ"ל ספציפית, פעם אחר פעם.

40. ולא רק זאת – אלא שגם באתר האינטרנט של המשיבה מעיזה היא לפרסם את הציטוט כדלקמן:

" להגיע בזמן, בנוחות ובבטיחות לכל יעד – זוהי שאיפתה של תחבורה ציבורית מתוקנת, עפ"י הניסיון בעולם, הרכב המוטורי אינו מסוגל לתת פתרון בלעדי לבעיות התחבורה. הפתרון טמון בשימוש ברכבת כאמצעי תחבורה ציבורי " (הדגשות שלי - א.א.).

41. המבקש יטען, כי באם המשיבה מתיימרת להיחשב כנותנת שירות בדמות תחבורה ציבורית מתוקנת, יאה לה שתלמד כיצד מתנהל הדבר במדינות מתוקנות. רצ"ב כתבה מאתר נוסעי הרכבת אודות מערך הרכבות השווייצרי, קרי – לא רק נאה דורש אלא גם נאה מקיים, ויסומן באות יא' וכמו כן מופנית המשיבה להתנהלות הרכבת ביפן, שאת מספר האיחורים של הרכבות שם בעשור האחרון ניתן לספור על כף יד אחת...

42. (א) מעבר לכך, איחוריה הכרוניים של המשיבה, בין אם נוצרים כתוצאה מפגס ברכבות, בתנאי הדרך או מכל גורם אחר, מטילים חובה על המשיבה לגלות למבקש ולציבור הנוסעים בכללותו, כי רכבות המשיבה /או מסילות הברזל הינן בעלות פגס או איכות נחותה או כל תכונה אחרת, ואל לה לפטור עצמה בהודעות מונוטוניות ברמקול לציבור לקוחותיה, בדמות ההודעה "הרכבת מאחרת 20 דקות. איתכם הסליחה" שנוהגים מנהלי תחנות המשיבה להפטיר בכריזה (וזה עוד במקרה הטוב, לעיתים אין הודעה כזו כלל), מדי איחור ואיחור, מדי יום ביומו, כאשר רכבת המשיבה כבר מצויה באיחור.

כיצד הדבר יכול להועיל לנוסעים, לדעת שרכבת המשיבה מאחרת 20 דקות למשל, לאחר שכבר השתמשו בכרטיס הנסיעה שבידם בעת כניסתם לתחנה, ולאחר שהרכבת כבר מצויה ב-10 דקות איחור !!

(ב) הדבר כאמור נעשה עולה כדי עוולה בניגוד לאמור בסעיף 4(א) יחד עם 4(ב) לחוק הגנת הצרכן, הקובעים כדלקמן (ציטוט):

" (א) עוסק חייב לגלות לצרכן -

1. כל פגם או איכות נחותה או תכונה אחרת הידועים לו, המפחיתים באופן משמעותי מערכו של הנכס;

" (ב) הוראות סעיף קטן (א) יחולו גם על שירות. "

43. ולענין זה יפים דבריה של כבי' השופטת מ. ליפשיץ-פריבס בת"ק (י-ס) 3119/07 שמואל מגנצא נ"אגד" אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ (טרם פורסם) וכדלקמן (ציטוט):

" על הנתבעת, מוטלת האחריות, למתן השירות לתובע המתגורר בגוש עציון ולתושבים אחרים באיזור, לפי לוחות הזמנים המתפרסמים על ידה. לוח זמנים, הוא למעשה הזמנה של הנתבעת, לתושבים, ולנוסעים אחרים להשתמש בשירותי הנתבעת. על לוח הזמנים יש להקפיד, והנתבעת מחוייבת לו. פרסום לוח זמנים בידיעת הנתבעת כי אין לה די רכבים לביצוע כל הנסיעות במועדן, כי אם חלק בלבד, יש בו כדי "הטעיה" בהגדרתה בסעיף 2 (א) לחוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981. הנתבעת, כאמור לעיל, מודה בכתובים ובע"פ, כי אינה יכולה לעמוד בלוחות הזמנים...

לתובע, הזקוק לדבריו לתחבורה ציבורית, עומדת הזכות לדעת כמעט בוודאות, שבהגיעו בזמן לתחנה, לפי לוח זמנים של הנתבעת, ייאסף בשעה היעודה, כך שיוכל להגיע בשעה צפויה מתוכננת, למקום יעדו. הנתבעת אינה פטורה, אם כן, על פי הדין, ממתן שירות על פי פרסומיה על מועדי השירות. כך גם, לפי דיני החוזים אין הנתבעת פטורה מקיום התחייבותה לתת שירות לפי לוח הזמנים שהובא לידיעת הנוסעים. שכן, הנתבעת, ידעה וידועת מראש, על הנסיבות אשר עשויות לסכל את הצעתה למתן שירות...

התובע, צורך את השירות מהנתבעת בלבד, ואין מעניינו, קשייה של הנתבעת לאכיפת התחייבותיה להן היא טוענת, של גורמים אחרים כלפיה, גם אם, וככל שיתברר שהללו נכונות. לפיכך, אני קובעת כי האחריות למתן השירות, והאחריות למדל שהיה במתן שירות במועדים נשוא כתב התביעה, מוטלת על הנתבעת. " (הדגשות שלי - א.א.).

44. זאת ועוד, בהתאם לסעיף 5 לחוק הגנת הצרכן, ניתנה למשיבה האפשרות לנסח חוזה מסודר בכתב אודות הפיצוי שמגיע לנוסעים בגין האיחור בשירותים אותם היא נותנת. ואומנם, המשיבה ניסתה לשלול את זכותם הטבעית והחוקתית להגנה על קניינם של הנוסעים המשתמשים בשירותיה, עת העלתה בפני ועדת הכלכלה של הכנסת הצעת תקנות שישללו את זכות הנוסע לפיצויים בגין איחורי המשיבה, וביום 13.6.00 ניתנה החלטת הועדה בזו הלשון (ציטוט): "אפשרו תקנות מסילות הברזל שמסדירות את סמכויות מנהל הרכבת וקובעות קנס עד 9,600 ש"ח לנוסע שיגרום נזק לרכבת... לא אושר הסעיף השולל את זכות הנוסע לפיצויים בשל איחורי רכבות, אך ניתנה לרכבת אפשרות לציין זאת על גבי הכרטיס המהווה חוזה עם הנוסע". רצ"ב החלטת הועדה ותסומן באות יב'.

45. אין כל ספק, שמשלא ראתה המשיבה לנכון לאמץ את מסקנות ועדת הכלכלה של הכנסת, ולנסח את החוזה שנכרת בינה לבין המבקש ונוסעים אחרים כתוצאה ישירה מרכישתם ממנה את כרטיס הנסיעה ברכבת, מלמד על כך שהמשיבה מודעת לחובתה המשפטית והמוסרית לפצות את נוסעיה על איחורי הרכבת, ולאחר שחלפו יותר מ-7 שנים (!!) מהצעת התקנות הנ"ל, חל על המשיבה השתק שבדין ומניעות ואין באפשרותה לטעון כי לא מגיעים פיצויים לנוסעים הנפגעים ממתן השירות שלה.

46. על מנת לסבר את האוזן, יודגש כי עקב היות מעשיה ואו מחדליה של המשיבה, בין היתר, בפרסום מטעה כגון קמפיין "ירק רכבת" שלה ובלוויי הרכבות אותו היא מפרסמת, יראו כמפירים את סעיף 2(א) לחוק הגנת הצרכן, בהתאם לסעיף 7(א) לחוק הגנת הצרכן, גם את מי שמטעמו נעשתה הפרסומת, וכן את האדם שהביא את הדבר לפרסום וגרם בכך לפרסומו – כאשר במקרה עסקיני דומה כי המשיבה משמשת בכל התפקידים, דבר המגדיל את אחריותה לנוקד של המבקש ושל יתר ציבור הנוסעים.

47. לאור כל האמור לעיל, התנהגותה של המשיבה כמתואר עולה כדי עוולה נזיקית עקב הטעיה כמשמעותה בחוק הגנת הצרכן, תוך שימוש בפרסום מטעה, וכמו כן לכדי עוולה ברשלנות ובהפרת חובה חקוקה בהתאם לאמור בסעיפים 35,36,63 בפקודת הנזיקין [נוסח חדש], ובנוסף הפרת חוזה כמשמעותו בחוק החוזים (חלק כללי), תשי"ל-1970, ומשום כך עליה לפצות את המבקש יחד עם קבוצת התובעים כפי שתוגדר בהמשך, בהתאם להגדרות שבסעיף 2 לפקודת הנזיקין ("נזק" – בין היתר, אובדן נוחות של אדם, ו"נזק ממני") וכן בחוק החוזים (תרופות בשל הפרת חוזה), תשל"ג-1973 וכן בחוק הגנת הצרכן.

48. באשר לנזקם של המבקש וקבוצת התובעים, יטען המבקש כי אין כל ספק כי על המשיבה לפצותם הן בגין בזבוז זמנם, אובדן הנוחות ועוגמת הנפש שנגרמה להם, והן בגין הפסדי השכר שנגרמו להם. ולענין זה ראה ת"ק (ראשל"צ) 290/07 נסים שלומית ואח' נגד הדקה ה-90 ואח' (לא פורסם), שם נקבע כדלקמן (ציטוט):

" אין חולק כי טיסת איבריה 6252 מניו יורק למדריד, מיום 21.2.06, נחתה בשדה התעופה שבמדריד בשעה 10:38 במקום שעת הנחיתה המיועדת על פי ת/3, שהייתה לשעה 10:25, קרי- איחור של 13 דקות (ולא 18 דקות, כפי שטענו הצדדים, אם כי יצויין כי לטעמי- 18 דקות ו- 13 דקות היינו- הך הן)... כתוצאה מכך שנחתו במדריד בשעה 10:38, קרי- 13 דקות לפני סגירת שער הטיסה של טיסת אל על לנתב"ג, לא הספיקו התובעים להגיע לשער. זאת- למרות שהיו בידם כרטיסי העלייה למטוס ולמרות שהיו ללא מטען, כך שלא היה עליהם לעבור בדלפקי "אל-על"..."

על הנתבעת היה להציע לתובעת את שירותי הטיסה שיבטיחו שהתובעת תגיע למחוז חפצה במסלול, תקציב ותוך פרק זמן סבירים. את "תפירת החליפה" עליה לעשות במיומנות ראויה ותוך שהיא ערה לכל השיקולים העשויים להיות חשובים לנוסע הסביר ולהביאם בפניו. גם אם הייתי מקבלת את טענת הנתבעת 1 כי תפקידה הינו של מתווכת בין התובעים לבין ספקית השירות- המוביל האווירי, וכי ככזו- התחייבויותיה כלפיהם הן בתחום התיווך בלבד, - הרי שעל הנתבעת 1, כמתווכת, לנהוג בנאמנות, בהגינות ובדרך מקובלת, ולמסוד ללקוחותיה כל מידע מהותי תנוגע לעסקה. תפקידה של הנתבעת 1 רחב מזה של מתווכת. הנתבעת 1 היא זו שממליצה ומסייעת לנוסע לבחור במסלול הטיסה ואת זהות המוביל המתאים לצרכיהם ולאמצעיהם. לשם כך פונים אליה, משלמים לה, ומעמד זה מטיל על סוכנות הנסיעות אחריות חוזית ונזיקית כלפי התובעים.

מכל האמור לעיל- אני קובעת כי הדקה התשעים הפרה את חובת הגילוי הנאות כלפי התובעים ומכאן שהיא חבה בפיצוי בגין הנזקים הנובעים ממסכת העניינים המפורטת בתביעה... אלמלא הפרה הדקה התשעים את חובת הגילוי הנאות- יתכן והתובעים כלל לא היו טסים בטיסת איבריה, ולחילופין - אילו בחרו בכל זאת באותו נתיב, היה עליהם לשאת בתוצאות. לפיכך ונוכח האמור לעיל- אני רואה להטיל על איבריה אחריות לפיצוי בגין עצם האיחור בן 13 הדקות של טיסת איבריה מניו יורד למדריד וכתוצאה מכך- החמצת טיסת הקישור. עם זאת, אני רואה באיבריה כמי שתרמה לחוסר הנוחות ובזבוז הזמן שחוו הנוסעים בנמל התעופה במדריד האזירה את סבלם...

פריטי הנזק הנתבעים מתחלקים לשתי קבוצות: תאחת- המשקפת את זמן ההמתנה הרב והבלתי סביר בשדה עד לטיסת ההמשך, והשנייה- נזק ממני בגין הפסד יום העבודה לתובעים 1,2. מכל האמור לעיל, אני רואה להטיל על הדקה התשעים שני-שליש הפיצוי שיוטל בפריט הראשון ושליש על איבריה. בנוסף, אני רואה בדקה התשעים (שהייתה החוליה הראשונה

בשרשרת האירועים) את האחריות הבלעדית לנזק הממוני שנגרם לתובעים
1,2, בגין הפסד יום עבודה והפחתה בשכרם עקב כך. " (הדגשות שלי – א.א.).

(ה) התובענה הייצוגית

(1) התנאים להגשת בקשה לאישור תובענה ייצוגית והתאמתו של המבקש לכך

49. בהתאם לאמור בסעיפים 4(א) ו- 4(ב)(1) לחוק תובענות ייצוגיות, על המבקש להגיש בקשה
לאישור תובענה ייצוגית, עליו להראות כדלקמן:

- א) שהמבקש הינו בעל עילת תביעה אישית, שאחד מיסודותיה הוא נזק, תוך
שהמבקש מראה כי נגרם לו נזק לכאורה.
- ב) עילת התביעה האמורה נכנסת בגדרי סעיף 3(א) לחוק תובענות ייצוגיות.
- ג) התביעה מעוררת שאלות מהותיות של עובדה או משפט, המשותפות לכלל חברי
קבוצת התובעת.

50. אין כל ספק, כי המבקש הינו בעל עילת תביעה אישית, וכי הוכיח כי נגרם לו נזק לכאורה,
וכן כי התביעה מעוררת שאלות מהותיות של עובדה ומשפט המשותפות לכלל חברי הקבוצה
התובעת שזהותה תוגדר בהמשך, והכל כפי שהובא לעיל בבקשה זו.

51. בהתאם לאמור בסעיף 3 בצירוף עם סעיף 1 לתוספת השנייה לחוק תובענות ייצוגיות, בקשה
לאישור תובענה ייצוגית יכולה שתוגש נגד עוסק כהגדרתו בחוק הגנת הצרכן, בקשר לענין
שבינו לבין לקוח. כפי שהובא לעיל, המבקש הינו "לקוח" והמשיבה הינה "עוסק"
כהגדרתם בחוק הגנת הצרכן.

52. בהתאם לאמור בסעיף 8(א) לחוק תובענות ייצוגיות, ביהמ"ש רשאי לאשר תובענה ייצוגית,
אם מצא שנתקימו אחת מאלה:

- א) התובענה מעוררת שאלות מהותיות של עובדה או משפט המשותפות לכלל חברי
קבוצה, ויש אפשרות סבירה שהן יוכרעו לטובת הקבוצה.
- ב) תובענה ייצוגית היא הדרך היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בנסיבות הענין.
- ג) קיים יסוד סביר להניח כי עניינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בדרך
הולמת.
- ד) קיים יסוד סביר להניח כי עניינם של חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בתום לב.

53. המבקש יטען כי יש לאשר תביעתו כתביעה ייצוגית בהיות תביעתו עומדת בגודרי סעיף 4
וסעיף 8(א) לחוק תובענות ייצוגיות.

54. (א) בספרם של גיל לוטן ואייל רו "תובענות ייצוגיות" בהוצאת תמר תשנ"ו (להלן: "הספר
תובענות ייצוגיות") אומרים המחברים בעמ' 30 בענין השימוש בכלי התובענות הייצוגיות כי
(ציטוט):

" מקרה ראשון בו קיים צורך בהליך ייצוגי הוא, כאשר הנסיבות הופכות
הליך דינוי זה להליך היחיד למעשה אשר יאפשר לצדדים המעורבים להביא
את עניינם להתדיינות משפטית. הכוונה היא למצבים בהם נזק קטן
מבחינה כלכלית לכל אחד מחברי קבוצה גדולה של אנשים, בנסיבות
המעוררות שאלות משותפות לכולם. " (הדגשות שלי – א.א.).

המחברים מכנים תובענה ייצוגית זו "כתובעת צדק".

(ב) עוד מוסיפים המחברים בעמ' 31 לספרם (ציטוט):

" מקרה שני שבו נדרש הליך ייצוגי הוא כאשר נגרם נזק גדול יחסית,
המצדיק את העלויות הכרוכות בהתדיינות משפטית, לכל אחד מחברי קבוצה
גדולה של אנשים, בנסיבות המעוררות שאלות המשותפות לכולם. משמעותו

של מצב זה היא, כי לבתי המשפט תוגשנה מאות תביעות אשר מעוררות כולן שאלות משותפות. הדבר ייצור עומס רב ומיותר של בתי המשפט, אשר יידרשו לדון בשאלות אלה פעמים רבות ואף ייצור אפשרות לפסיקות שונות ואפילו סותרות אשר תינתנה ע"י בתי משפט שונים בסוגיה, מצב אשר מבחינה מערכתית הינו בלתי נסבל, ויוליד התדיינויות נוספות בפני ערכאת הערעור... שימוש בתובענה הייצוגית במקרה זה הוא הינו, אפוא, בראש ובראשונה אמצעי מוסדי, שנועד לקדם את יעילותה של המערכת השיפוטית בהתמודדות עם התביעות הרבות המובאות לדיון בפניה. " (הדגשות שלי – .א.א.)

תובענה ייצוגית מעין זו מכונה "תובענת יעילות".

55. מוסיף בענין זה כב' השופט ברק ברע"א 4474/97 רמי טצת נגד אברהם זילברשץ ואח', פ"ד נד(2) 577 (ציטוט):

" ביסוד התובענה הייצוגית מונחים שני שיקולים מרכזיים: האחד הגנה אינטרס הפרט באמצעות מתון תרופה ליחיד שנפגע. אותו יחיד, ברוב המקרים אינו טורח להגיש תביעה. לעיתים בא הדבר בשל כך שהנזק שנגרם לאותו יחיד הוא קטן יחסית... השיקול השני עניינו אינטרס הציבור. ביסוד אינטרס זה מונח הצורך לאכוף את הוראות החוק שבגדרו מצויה התובענה הייצוגית. לתובענה הייצוגית ערך מרתיע. מפירי החוק יודעים כי לניזוקים יכולת פעולה נגדם... אינטרס ציבורי זה מוגבר לאור היעילות והחיסכון במשאבים של הצדדים ובית המשפט הנלווים לתובענה הייצוגית. כן מושגת אחדות בהחלטות בית המשפט בעניינים דומים, נמנע ריבויין של תביעות. " (הדגשות שלי – .א.א.)

56. כב' סגן הנשיא השופט טלגם בת.א. (ת"א) 2635/98 טוגנדרייך דגנית ואח' נגד מדינת ישראל אף מוסיף לרשימה ואומר (ציטוט):

" בנוסף לאחדות ההלכה יש לפתרון זה יתרון ניהולי שהוא חוסך ניהול משפטיים רבים, ויתרון של צדק, שהוא עוצר את מהלך התתיישנות בעניינים שביהמ"ש מכיר בצדקתם, אבל הזוכה לא מודע לזכויותיו ולא תבע אותן בשעתו. " (הדגשות שלי – .א.א.)

57. כל אחד מהמטרות הנעלות שנמנו לעיל כמצדיקות הכרה בתובענה ייצוגית קיימות במקרה דנן, וצירופן מצדיק ללא כל ספק הכרה בתובענה זו כתובענה ייצוגית, היות וזו הדבר היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בין הצדדים בנסיבות הענין.

58. זאת ועוד, כאשר הנתבע הינו תאגיד גדול או רשות מרשויות המדינה, כמקרה דנן, להליך הייצוגי סגולה חשובה נוספת: איחוד המאמצים והמשאבים של התובעים הרבים המיוצגים, נוטה לשנות את מאזן הכוחות אשר קיים מחוץ לכתלי ביהמ"ש. ההליך הייצוגי יאפשר לקבוצת "התובעים הקטנים" בתביעה זו להתמודד התמודדות בת סיכוי מול רשות מרשויות המדינה שהיא בעלת חוסן כלכלי, עמידות ויכולת התדיינות משפטית ארוכה ויקרה.

59. השאלה המשותפת חשנויה במחלוקת הינה שאלה משפטית טהורה וענינה שאלת זכותה של המשיבה לשלול פיצויים מהמבקש ואחרים כדוגמתו, עקב נזקים הנגרמים להם כתוצאה ישירה ממחדליה /או מעשייה של המשיבה, שהרי זכות הקניין הינה זכות חוקתית מוגנת כפי שעולה מסעיף 3 בחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו, הקובע (ציטוט): "אין פוגעים בקניינו של אדם", ואילו המשיבה בהחלטתה החד-צדדית שלא לפצות את המשתמשים בשירותיה חרף היותה אחראית בלבדית לשירות אותו היא מספקת עם המתקשרים עימה, ולפיכך גם גורלם של המשתמשים בשירותיה תלוי רק בה, למעשה מקבלת החלטה שנוגדת את חוק היסוד, וגורמת לפגיעה קשה, הן ממונית והן בלתי ממונית, בציבור הנוסעים.

60. כמו כן, אין כל ספק כי במקרה כגון דנן אין כלי משפטי טוב יותר להכרעה במחלוקת, מאשר השימוש בכלי התובענה הייצוגית, וכי התובענה מעוררת שאלות מהותיות של משפט /או עובדה המשותפות לכלל חברי הקבוצה, וכן לפי ציטוטי החקיקה והפסיקה שהובאו לעיל ומובאים להלן, קיים יסוד סביר להניח כי השאלה תוכרע לטובת חברי הקבוצה.

61. עוד יוסף כי, סעיף 20(ה) לחוק תובענות ייצוגיות קובע כי ביהמ"ש יכול לפסוק פיצויים גם בשל נזק שאינו ממוני, הווה אומר – ביהמ"ש יכול שיפסוק כי על המשיבה להשיב לקבוצת התובעים לא רק את נזקי הממון שלהם, קרי אובדן השכר, אלא גם בגין עוגמת הנפש ואובדן הזמן והנחות שנגרמה להם עקב התנהלותה של המשיבה.

ולחן ציטוט סעיף 20(ה) הנ"ל:

" בית המשפט לא יפסוק בתובענה ייצוגית פיצויים בלא הוכחת נזק, למעט בתביעה כמפורט בפרט 9 בתוספת השניה, ואולם אין באמור כדי למנוע פסיקת פיצויים בשל נזק שאינו נזק ממון. "

62. נושא תום הלב בתובענה ייצוגית מגולם בסעיף 8(א)4 לחוק תובענות ייצוגיות. בספרם הנ"ל של לוטן ורז בעמ' 131 נאמר:

"הגשת תביעה בתום לב מתייחסת רק לענין אחד בלבד: תכלית הגשת התביעה. תביעה שהתובע מתכוון להסיק את מלוא טובת הנאתו רק מעצם זכייתו בה היא תביעה שהוגשה בתום לב. לעומת זאת, תובע המבקש להפיק טובת הנאה מדבר שהוא חיצוני לתביעה – קרי, מעצם הגשת התביעה ולא מן התקווה לזכות בה – מגיש תביעה בחוסר תום לב. למשל, חברה המגישה תביעה ייצוגית כנגד חברה מתחרה כדי לנגח אותה או כדי לגרום לה לחשוף לפנייה סודות עסקיים במהלך המשפט. תובע שכזה, בין אם ישירות ובין אם בעקיפין, מבקש להפיק טובת הנאה מעצם הגשת התביעה ולא מן הזכייה בה, ולכן לא יעמוד בדרישת תום הלב. ואולם, כל עוד עניינו היחיד של התובע הוא בזכייה בתביעה בלבד, הרי הוא עומד בדרישת תום הלב". (הדגשות שלי – א.א.)

63. (א) לאור האמור לעיל, אין כל ספק כי תובענה זו הוגשה בתום לב, ומתוך רצון כן ואמיתי, לברר את הסוגיה המשפטית וליתן למבקש ולתובעים, אותם הוא מבקש לייצג, פיצוי הולם לנזקים הממוניים והבלתי ממוניים (עגמת הנפש ואובדן הנוחות) שנגרמו להם, עקב התנהלותה הפגומה של המשיבה.

(ב) המבקש מבקש לייצג בתובענה זו חלק גדול וניכר של המשתמשים בשירותי המשיבה כאמור, אשר חוו נזקים של הפסדי שכר ונזקים בלתי ממוניים אחרים כאמור, שלא כדין עקב הטענייתם והפרת התווה שנכרת עימם מצידה של המשיבה, אי בקיאותם בהוראות חוק, תוך כדי שהמשיבה מנצלת בחוסר בקיאותם ו/או אי ידיעתם את החוק ואף את נוהלי המשיבה עצמה, ואף את מצוקתם וצרכיהם הבסיסיים בשימוש בתחבורה הציבורית אותה מציעה המשיבה.

64. לאור כל האמור לעיל, אין ספק כי גם קיים יסוד סביר להניח כי עניינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בדרך הולמת, וכן כי עניינם של חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בתום לב, כפי שגם יפורט עוד בהמשך.

(2) גודלה והגדרתה של קבוצת התובעים

65. להלן נאפיין ונגדיר את הקבוצה של התובעים בתביעה זו ואת היקפה וזאת לאור הוראת חוק תובענות ייצוגיות.

66. מטבלאות סטטיסטיות הלקוחות מהלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בישראל וכן ממשרד התמ"ת, המציג ומסומנות באות יב', עולים הנתונים הבאים:

- (א) סך אוכלוסיה ישראל (ללא עובדים זרים) – 7,171,600 איש נכון לחודש 6/07.
- (ב) סך משרות שכירים בישראל (ללא עובדים זרים) – 2,700,400 איש נכון לחודש 5/07.
- (ג) סך השכירים במשק המקבלים משכורת לפי שעה מתוך כלל אוכלוסיה השכירים – 40.3% נכון לשנת 2006.

ד) סך תנועת הנוסעים ברכבת בממוצע לחודש – 2,403,800 נכון לחודש 3/07. סכום זה ניתן לחלק ל-2 עקב יציאה מנקודת הנחה כי מרבית האנשים מבצעים נסיעות הלך-חזור ביום אחד ולפיכך סך חפריטים הנוסעים ברכבת מדי חודש יעמוד על 1,201,900 איש.

67. (א) מהאמור לעיל ניתן להסיק את הנתונים הבאים:

1. מספר השכירים המקבלים שכר לפי שעה מתוך כל אוכלוסייה ישראל – 1,088,261 איש (החישוב: 2,700,400 כפול 40.3%).
2. אחוז הפרטים הנוסעים ברכבת מדי חודש מתוך כלל אוכלוסיית ישראל הינה 16.76% (החישוב: 1,201,900 לחלק ל-7,171,600).
3. מס"ק 2+1 עולה כי מספר הפרטים הנוסעים ברכבת והינם שכירים המקבלים שכר לפי שעה מתוך כלל אוכלוסיית ישראל הינו – 182,392 איש (החישוב: 1,088,261 כפול 16.76%) וזאת אוכלוסייה התובעים.

(ב) יודגש כי עתירה זו לא עוסקת בציבור העצמאים שמשתמשים בשירותי המשיבה, כי קשה יותר לכמת את נזקייהם בעוד שכאשר יוחדה תביעה זו לציבור השכירים בלבד ורק לגבי אלו ששכרם משולם לפי שעות העבודה המופיעות בכרטיס העובד שלהם – קל לכמת את הנזק וקל להגדיר קבוצה זו.

68. לפיכך, תוגדר קבוצת התובעים כדלקמן:

" כל העובדים השכירים בישראל העובדים ומקבלים שכרם לפי שעות ו/או מקבלים שכר על שעות נוספות מעבר ובנוסף למשורתם הגלובאלית, הנוסעים ברכבת לעבודתם ומעבודתם, וסופגים עקב איחורי הרכבת הפסדי שכר שהם פועל יוצא מכך ששכרם נקבע לפי החתמת כרטיס עובד ו/או חישוב שכר אחר, באיחור, וכן חווים בנוסף עוגמת נפש ו/או אובדן נוחות ו/או נזקים אחרים שאינם ממוניים בדרך חזרה מעבודתם, גם כן עקב איחורי הרכבת "

(3) נזקייהם של קבוצת התובעים

69. נזקייהם של קבוצת התובעים תחולק ל-2 ראשי נזק: (א) נזק בגין אובדן השכר עקב החתמת כרטיס באיחור (עקב איחורי המשיבה) מחד, (ב) נזק בגין עוגמת נפש ואובדן נוחות הנגרמים להם עקב איחורי הרכבת בשוכם מעבודתם.

70. תחילה יובאו נתונים סטטיסטיים נוספים שנלקחו מהלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, רצ"ב ומסומנים יג':

- א) השכר הממוצע במשק (ללא עובדים זרים) – 7,627 ש"ח לחודש.
- ב) שכר ממוצע ליום עבודה הינו 363.19 ש"ח (החישוב: 7,627 לחלק ל-21 ימי עבודה).
- ג) שכר ממוצע לשעת עבודה הינו 45.40 ש"ח (החישוב: 363.19 לחלק ל-8 שעות עבודה ביום).
- ד) שווי דקת עבודה הינה 0.756 ש"ח (החישוב: 45.40 לחלק ל-60 דקות).

71. המבקש כאמור חישב ומצא כי מבחינתו הרכבת מאחרת בממוצע סך כולל של 21 דקות ביום, ונתון זה מייצג בצורה הטובה ביותר אנשים הנוסעים לעבודתם ומעבודתם באמצעות שירותי המשיבה. אומנם, עבור המבקש עצמו האיחור הנ"ל מתחלק ל-6 דקות בממוצע איחור הגעה למקום עבודתו, המתבטא באובדן שכר עבור 6 דקות עבודה ביום, ול-15 דקות בממוצע איחור בהגעה לביתו ממקום עבודתו, המתבטא בעוגמת נפש ובאובדן נוחות, ואולם המבקש יטען כי עבור כלל אוכלוסיית התובעים יש לחשב את הנזק בצורה מעט שונה, ויוסבר:

א) המבקש עצמו נוסע בקו הנחשב לקו קצר, מקרית מוצקין לחיפה מרכז, ובחזרה, כאשר הרכבת עליה עולה המבקש בבקרים מתחילה בתחנת נהריה, עוברת דרך תחנת עכו ומגיעה לקרית מוצקין. לפיכך, האיחור של הרכבת בהבאת המבקש

לתחנת חיפה מרכז מסתכם בסך 6 דקות בממוצע ליום, ובדרך חזרה ב- 15 דקות בממוצע היות והרכבת יוצאת מתחנת נתבייג (או מודיעין או באר שבע) ועוברת תחנות רבות בדרך עד הגעתה לתחנת חיפה מרכז. עם זאת, לא מן הנמנע כי אדם המחכה בתחנת חיפה מרכז ומעוניין להגיע למקום עבודתו הסמוך דווקא לתחנת קרית מוצקין, יספוג נזקי שכר של 15 דקות, ונזקי אובדן נוחות ועוגמת נפש של 6 דקות בממוצע ליום, כלומר הפוך מהמבקש.

ב) אפשרות נוספת ומוכחת היא, שאותה רכבת עליה נוסע המבקש מקרית מוצקין, המורידה אותו באיחור של 6 דקות בממוצע בתחנת חיפה מרכז, מגיעה לתחנת תל אביב מרכז למשל, באיחור של 15 דקות לפחות – ובמידה ושם מחכה פלוני לשם נסיעה למקום עבודתו בנתבייג למשל, חווה גם הוא אובדן שכר של 15 דקות בממוצע ליום, ואילו אובדן נוחותו ועוגמת הנפש שהם מנת חלקו, מסתכמים בממוצע של 6 דקות ליום, קרי גם כן ההיפך מנזקו של המבקש.

ג) לכן יטען המבקש כי הדרך החוגגת ביותר להגדיר את נזקה של קבוצת התובעים הוא לייחס 10.5 דקות בממוצע לנזקי אובדן שכר של הקבוצה, עקב איחורי המשיבה, ועוד 10.5 דקות בגין נזקי אובדן נוחות ועוגמת נפש.

72. לפיכך ולאור האמור לעיל, סבור המבקש כי יש לחשב את נזקי קבוצת התובעים כדלקמן: היות והמשיבה מאחרת ליעדה, ועקב כך נגרם נזק לאוכלוסית התובעים, והכל בהתאם לחישוביו של המבקש לעיל (קרי לפי מדידת האיחורים בשעות הבוקר בלבד המתבטאים בהפסדי שכר נטו וללא עוגמת הנפש), והאיחור הממוצע הינו 10.5 דקות ליום עבודה, כאשר בממוצע ישנם 22 ימי עבודה בחודש, ומכאן איחור מצטבר של 231 דקות בחודש, עבור כל פרט ופרט מאוכלוסיה התובעים, ניתן להסיק כי –

מחיבור הנתונים הסטטיסטיים שהובאו לעיל, עולה כי נזקי קבוצת התובעים בגין ראש נזק זה (אובדן השכר) הינו:

220.5 דקות איחור לחודש עבור כל פרט בקבוצת התובעים $\times 0.756$ שווי ממוצע לדקת עבודה $\times 182,392$ איש (קבוצת התובעים) $\times 12$ חודשים = 364,852,579 ש"ח לשנה!

73. ושלא תהיה טעות – מדובר בנזקים הנגרמים למשק המדינה מדי שנה, וזאת רק עקב איחוריה הכרוניים של המשיבה.

74. לחילופין, ובמידה וביהמ"ש הנכבד יסבור כי חישוב על בסיס המשכורת הממוצעת במשק הינו גבוה מדי, להלן מוצא חישוב חלופי על בסיס שכר מינימום:

220.5 דקות איחור לחודש $\times 0.332$ ש"ח לדקת עבודה (19.95 ש"ח לשעה שכר מינימום) $\times 12$ חודשים $\times 182,392$ איש = 160,226,265 ש"ח לשנה.

75. לגבי חישוב הנזק בגין עוגמת הנפש, אף שעלות כרטיס ממוצע לנסיעה אצל המשיבה הינה גבוהה יותר מעלות כרטיס בקו של המבקש, קרי 10 ש"ח לכרטיס לכיוון אחד, מוכן המבקש לחשב את שווי הפיצוי הנדרש לקבוצת התובעים בגין אובדן הנוחות ועוגמת הנפש שהם מנת חלקם עקב איחוריה הקבועים של המשיבה, כפי שחישב את נזקו שלו בגין ראש נזק זה, וכדלקמן:

10.5 דקות איחור ליום $\times 21$ ימי עבודה בחודש $\times 12$ חודשים $\times 182,392$ איש $\times 0.33$ ש"ח שווי דקת איחור = 159,261,046 ש"ח לשנה!

76. לחילופין, ביהמ"ש הנכבד יפסוק בגין ראש נזק זה כראות עיניו.

77. סה"כ נזקם של קבוצת התובעים לפי סעיפים 72+75 לעיל, עומד ע"ס 524,113,625 ש"ח לשנה.

78. היות ומדובר בתביעה לפיצויים מרשות, ולא בתביעה להשבת כספים (לפי סעיף 21 לחוק תובענות ייצוגיות) יטען המבקש כי יש לפצות את קבוצת התובעים 7 שנים אחרת. לפיכך את הסכום בסעיף 77 לעיל יש להכפיל ב-7, והתוצאה הינה 3,668,795,375 ש"ח.

79. באשר לחלוקת כספי הפיצויים, אם וכאשר ביהמ"ש הנכבד יפסוק לטובת המבקש, לחלן יוצע מנגנון מתאים לחלוקת הכספים לכלל קבוצת התובעים בהתאם לסעיף 20(ב) לחוק תובענות ייצוגיות: כל אדם המשתייך לקבוצת התובעים, יציג תלוש שכר המעיד על גובה הכנסתו החודשית בצירוף כרטיס הנסיעה או עדות אחרת על רכישתו, או לחילופין יצהיר על כך בשבועה, וגובה הפיצוי לו יהיה זכאי יחושב כפונקציה של משכורתו.

80. ואולם, במידה וביהמ"ש הנכבד יסבור כי מנגנון החלוקה הנ"ל אין בו די, כי אז מבקש המבקש להפנות תשומת לבו לסעיף 20(ג) לחוק תובענות ייצוגיות המתייחס למצב שכזה, הקובע כדלקמן (ציטוט):

" מצא בית המשפט כי מיצוי כספי לחברי הקבוצה, כולם או חלקם, אינו מעשי בנסיבות העניין, בין משום שלא ניתן לזהותם ולבצע את התשלום בעלות סבירה ובין מסיבה אחרת, רשאי הוא להורות על מתן כל סעד אחר לטובת הקבוצה, כולה או חלקה, או לטובת הציבור, כפי שיימצא לנכון בנסיבות העניין. " (הדגשות שלי - א.א.).

81. כלומר, המחוקק נתן דעתו לכך שבמקרים מסוימים, עלולה להתקיים פגיעה בצרכן לרבות הטעיה בהתאם לחוק הגנת הצרכן, אשר כתוצאה ממנה ייפגע מספר כה גדול של אנשים, אשר לא רק שלא ניתן יהיה לכמת במדויק את הנזק שנגרם לכל אחד מהם, אלא אף לא ניתן יהיה לזהותם. במקרה שכזה, הציע המחוקק, פתרון ייחודי על פיו יינתן הפיצוי לציבור בכללותו, על אף שבמקרה נשוא עתירה זו הדבר הינו כן בר ביצוע.

82. יצוין, כי אף עוד טרם חקיקתו של חוק תובענות ייצוגיות הנ"ל, כבר עמד ביהמ"ש העליון על אפשרות זו. כך נקבע ע"י כ"ב השופטת מ. נאור בע"א 1338/97 תנובה ג' ראבי (טרם פורסם) (ציטוט):

" לבית המשפט סמכות רחבה לקבוע את הסעד, ועמדתי היא שגם בתביעה לפי חוק הגנת הצרכן ניתן לקבוע פיצוי לטובת הציבור ברוח החקיקה שצוטטה. בתביעות צרכניות רבות ישנו קושי מובנה לאתר את חברי הקבוצה...חוששתני, שאם לא נקבע בתביעות מעין אלה את האפשרות לסעד לטובת הציבור או לטובת הקבוצה, נמצא מעקרים מתוכן את האפשרות להגשת תביעות ייצוגיות בעניינים צרכניים.. הפיתרון המצוי בחוקים אחרים של סעד לטובת הציבור, שהוא פיתרון שניתן היה, להשקפתי, ליצור אותו בלי קשר לחוקים שהוזכרו, הוא פיתרון ההולם במיוחד תביעות צרכניות. "

83. כמו כן ולחילופין, והיות ואין בכוונתו של המבקש לגרום לנזקים קשים מדי /או להתמוטטותה של המשיבה, ומאחר ואין מחלוקת כי המשיבה מספקת שירות חיוני מאד לציבור, ובככל זה גם למבקש עצמו, מוצע לחילופין שהפתרון לתביעה זו יהא לפי האמור בסעיף 8(ב) בשילוב עם הוראת סעיף 20 (ג),(ד)(1) לחוק תובענות ייצוגיות, הקובעים (ציטוט):

" 8.

(ב) על אף הוראות סעיף קטן (א) -

(1) הוגשה בקשה לאישור נגד המדינה, רשות מרשויותיה, רשות מקומית או תאגיד שהוקם על פי דין ושוכנע בית המשפט כי עצם ניהול ההליך כתובענה ייצוגית צפוי לגרום נזק חמור לציבור הנזקק לשירותיו של הנתבע או לציבור בכללותו לעומת התועלת הצפויה מניהולו בדרך זו לחברי הקבוצה ולציבור, ולא ניתן למנוע את הנזק בדרך של אישור בשינויים כאמור בסעיף 13, רשאי בית המשפט להתחשב בכך בבואו להחליט אם לאשר תובענה ייצוגית;

....

20.

(ג) מצא בית המשפט כי פיצוי כספי לטובת הקבוצה, כולם או חלקם, אינו מעשי בנסיבות הענין, בין משום שלא ניתן לזהותם ולבצע את התשלום בעלות סבירה ובין מסיבה אחרת, רשאי הוא להורות על מתן כל סעד אחר לטובת הקבוצה, כולה או חלקה, או לטובת הציבור, כפי שימצא לנכון בנסיבות הענין. "

...

20.

(ד) (1) הכריע בית המשפט לטובת הקבוצה, כולה או חלקה, בתובענה ייצוגית, כולה או חלקה, שהוגשה נגד המדינה, רשות מרשויותיה, רשות מקומית או תאגיד שהוקם על פי דין, רשאי הוא, בבואו להחליט בדבר שיעור הפיצויים ואופן תשלום הפיצויים, להתחשב גם בנזק העלול להיגרם, בשל תשלום הפיצוי, שיעורו או אופן תשלומו, לנתבע, לציבור הנזקק לשירותי הנתבע או לציבור בכללותו לעומת התועלת הצפויה מכך לחברי הקבוצה או לציבור. "

לפיכך מציע בזאת המבקש את ההסדר הבא, המותאם גם לאמור לעיל לגבי מתן הפיצוי לציבור בכללותו, והוא שביהמ"ש הנכבד יורה על מתן כספי הפיצויים בסכום כזה או אחר כפי שיקבעו ע"י ביהמ"ש, לגוף נפרד שכל כולו יוקדש לשם שיפור שירותיה של המשיבה, קרי: שיפוץ המסילות והקמת מסילה כפולה מקום שבו קיימת מסילה בודדת, קירוי תחנות הרכבת, הוספת קרונות לשיפור הבטיחות והקטנת הצפיפות, הוספת רכבות לעיתים תכופות יותר, החלפת קרונות ישנים בחדשים ועוד כהנה וכהנה פעילויות לשיפור איכות ובטיחות הנסיעה והשירות המסופק ע"י המשיבה, היות והמשיבה לא מגלה כל נכונות לבצע זאת בעצמה וככל הנראה לא מעוניינים אותה תת-התנאים שבהם מצויים נוסעיה והמשתמשים בשירותיה.

(ו) גמול המבקש ושכ"ט עו"ד

84. תחילה יודגש, כי קיים יסוד סביר להניח, כי המבקש מייצג בדרך נאמנה וחולמת את עניינם של כל הנמנים עם קבוצת התובעים המוטנציאליים, וכן באי כוחו של המבקש אף הם כשירים לייצג בדרך נאמנה וחולמת את ענייניו של המבקש שכן הינם עורכי דין בעלי ניסיון בליטיגציה אזרחית, וכבר התנסו בהגשת תביעה ייצוגית.

85. מבוקש לפסוק גמול הולם למבקש עצמו אשר יזם את הגשת התביעה הייצוגית וטרם בנידון והגה את הרעיון שעשוי בסופו של יום לשרת את טובת אזרחי המדינה בכלל ואת נוסעי הרכבת בפרט, הנפגעים מהתנהגות המשיבה כפי שפורט לעיל.

86. בכפוף לזכייה בתובענה נהוג כי שכר טרחת עורכי הדין בתובענה ייצוגית, ייקבע כשיעור מסוים מהסכום שייפסק לטובת המבקשים. שיטה זו משקפת את המגמה לפיה חברי הקבוצה כהגדרתה לעיל, נהנים מעמלם של המבקשים המייצגים ובאי כוחם, משותפים בשכ"ט עו"ד, בהתאם לגובה הסכום שייפסק לטובתם.

87. מנגד, קביעת שכרם של עו"ד כחלק מהסכום שייפסק הופך את עורכי הדין לשותפים לאינטרס של המבקשים להצליח בתביעה, דבר המהווה אינטרס משותף לכל חברי הקבוצה.

שיעור שכ"ט שייפסק לעוה"ד ראוי שישקף את הסיכון הכרוך בניהול תובענה, השקעת זמן ומרץ, משאבים ורמת שקידה, התואמת את האחריות המוטלת על כתפיהם, בייצוג קבוצת התובעים כנגד גוף ציבורי כדוגמת המשיבה.

88. כמו כן, ראוי כי בגובה שכ"ט תבוא לידי ביטוי התועלת הציבורית המופקת מניהול התביעה כתביעה ייצוגית, ומאכילת החוק על רשות, אשר כוחה נובע מהוראות, פקודות, וחוקי העזר ונהלים אותם תוקקה, שלא תמיד תוך שימת דגש על הדברים החשובים באמת – והם זכויותיהם הקנייניות של קבוצת התובעים.

89. לבית המשפט הסמכות המקומית והעניינית לדון בתביעה זו לאור מקום מושבה של סניף המשיבה, ועפ"י הדין.

90. לאור כל האמור לעיל מבוקש מביהמ"ש להעתר לבקשה זו ולאשר משלוח התובענה הייצוגית המצ"ב והמסוימת באות א' למשיבה ולדון בה לגופו של ענין, כמפורט במבוא לבקשה ולחייב את המשיבה בהוצאות ושכ"ט עו"ד בגין הבקשה גופא.

91. רצ"ב תצהיר המבקש בתמיכה לאמור בבקשה זו.

92. מן הדין ומן הצדק להיעתר לבקשה זו.


אריה אברהם, עו"ד
ב"כ המבקש

תצהיר המבקש

אנו הח"מ ערן גורן ת.ז. 039060504, לאחר שהוזהרתי כי עלי לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי אם לא אעשה כן אחיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, מצהיר בזה כדלקמן:

1. אני המבקש בבקשה זו לאישור התביעה הייצוגית נגד רכבת ישראל בע"מ.
2. האמור בסעיפים 4(א)-1, 5-20, 23, 27-28, 42(א)-39, 66-77, 83 סיפא, שבבקשה זו הוא בדיעתי האישית.
3. האמור בסעיפים 4(ב), 21-22, 24-26, 29-38, 42(ב), 83 רישא-78, 84-92 שבבקשה זו הוא נכון לפי מיטב ידיעתי ואמונתי, כאשר המקור לידיעתי ולאמונתי הוא ייעוץ משפטי שקיבלתי ומכח הדין והנהג.
4. אני מצהיר כי השם דלעיל הוא שמי, החתימה דלמטה היא חתימתי וכי תוכן תצהירי זה אמת.


ערן גורן

אישור

אני הח"מ עו"ד אריה אברהם מאשר בזה כי ביום 15.10.07 הופיע בפני מר ערן גורן ת.ז. 039060504, ולאחר שהוזהרתי כי עליו לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי יחיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר נכונות הצהרתו דלעיל וחתם עליה


עו"ד