

בתי המשפט

001430/96 א	בית המשפט המחוזי בירושלים

בעניין: פלוני
 ע"י ב"כ עו"ד מ' ארד
 נ ג ד
 התובע
 1. אומני הורייזן בע"מ
 2. מגדל חברה לביטוח בע"מ
 ע"י ב"כ עו"ד א' שטיין
 נ ג ד
 הנתבעות
 1. RANS INC
 2. מינהל התעופה האזרחית
 באמצעות פרקליטות מחוז ירושלים
 ע"י ב"כ עו"ד מ' ברדנשטיין
 צד ג'

מיני רציו:

* נזיקין אחריות מעביד

חבותו של מעסיק בתביעת רשלנות בגין תאונת טיס

* נזיקין אחריות המדינה

רישוי ענף האווירונים הזעירים אינו מטיל אחריות נזיקית על המדינה

לאור סעיף 38 לפקודת הנזיקין, נטל השכנוע ונטל הבאת הראיות מוטל על הנתבעת, מעסיקתו של הנתבע, שהיתה אחראית לתפעולו השוטף של המטוס שהתרסק. נסיבות המקרה מלמדות על רשלנות ברורה ועל הפרת חובת הזהירות המושגית והקונקרטית מצד הנתבעת.

גם אם נדרש היה התובע לרמת זהירות גבוהה, אין לומר, בנסיבות העניין, כי מחדלו שלו מגיע כדי רשלנות תורמת שיש לנכותה מן הפיצוי המגיע לו. ביחסי עובד ומעביד, הנטייה היא, שלא להטיל אחריות על העובד הנפגע בשל "האשם התורם", אלא במקרים ברורים, בהם אשמו של העובד כגורם לתאונה בולט לעין.

במקרה דנן, לא היתה למדינה שליטה על מהלך האירועים וכל מעורבותה מתמצית בפיקוח על צד שלישי שהוא זה ששלט בפועל על האירועים. זוהי פעילות שלטונית מובהקת שמופעלת על פי שיקול הדעת של הרשות ועל כן תפישת חובת הזהירות המוטלת עליה במקרה שכזה שונה לחלוטין ממקרה בו הייתה הרשות אחראית לתפעול או מחזיקה או בעלים של המטוס. בית המשפט הבחין בין חובה של רשות לבצע מעשה, ובין מעשה הנמצא בגדרי הסמכות של הרשות: בעוד שאי ביצועה של חובה, או ביצועה הרשלני יגררו חיוב בנזיקין, הרי שאי ביצוע, או ביצוע לקוי בהפעלת סמכות היה פטור מחיוב כזה. המדובר בסמכות חקיקתית של רשות, ומצב בו הרשות תחוב בכל מקום בו נושא כזה או אחר לא הוסדר, או לא הוסדר במלואו, אינו מתקבל על הדעת.

ענף האוירונים הזעירים הוא בגדר תחביב ואיננו שירות הכרחי כתעופה אזרחית או מסחרית רגילה. אמנם, המדינה בחרה להתערב לגביו בפיקוח מוגבל, אך לא ניתן להתעלם מכך שמדובר בענף ספורט, אשר קיים בו אף מרכיב של נטילת סיכון מרצון. הקריטריונים שנקבעו, מבטיחים, מחד, רמת בטיחות סבירה, ומאידך מאפשרים למעוניין, לעסוק בספורט זה על אף הסיכון שבו. בנסיבות אלה לא ראוי להטיל בגין פעילות כזו אחריות על המדינה. ראוי שהאחריות תהיה על מי שבחר לבצע אותה פעילות. נוסף על כך נראה, כי הסיכון צריך להיות על נותן השירות (הנתבעת). שוק הביטוח הפרטי יכול להוות פתרון יעיל לחברה בכך שיקטין הסיכון הישיר של החברה מספקת השירות. מעורבותו המוגבלת של משרד התחבורה, כמפורט לעיל, אינה גוררת עמה חובת זהירות של המדינה, ואין זה ראוי כי המדינה תשמש במקרים מעין אלו מעין "מבטחת משנה" על כל אותם התחומים בהם למדינה סמכות פיקוח.

החלטה/פסק דין חלקי (לעניין החבות בלבד)

1. ביום 18.11.1990 נפגע התובע שעה שטס במטוס זעיר. לאחר ההמראה פגע המטוס בקרקע בזווית חדה והתרסק. התובע וטייס אחר שהיה במטוס נפצעו.

בתביעה זו תובע התובע את נזקיו מהנתבעת 1, מעסיקתו, ומהנתבעת 2, המבטחת. אלה מצדן שלחו הודעות צד שלישי ליצרנית המטוס ולמינהל התעופה האזרחי. העילות לחבות הצד השלישי יפורטו בהמשך.

פסק דין חלקי זה יעסוק בשאלת החבות בין הצדדים הרלוונטיים.

תאור עובדתי:

2. הנתבעת 1 (להלן: "אומני"), בעלת מכון בדק מוסמך, היתה מעסיקתו של התובע כמדריך טיס בכל הזמנים הרלוונטיים לתביעה זו. המטוס מסוג קוויט 6, המוגדר כאוירון זעיר משקל (אז"מ), יובא לארץ בחלקים על ידי אומני, והיא זו אשר הרכיבה אותו ועסקה בתפעולו השוטף.

המטוס נרשם ביום 8.3.1990 ככלי טיס במנהל התעופה האזרחית, והוצאה לו תעודת כושר מיוחדת לשנה אחת, ובה סווג המטוס כנסיוני.

על התאונה ניתן ללמוד מדו"ח חקירת מנהל התעופה האזרחית:

"שחזור טיסת התאונה

המטוס הוכן לטיסה לאחר שבוצע בו שינוי במערכת ההיגוי, שכלל החלפת מערכת טלפלקס, במערכת כבלים וגלגלות להפעלת מאזנות המטוס. צוות המטוס אוייש בשני טייסים...

...

לאחר שנודע לטייס מדריך (התובע מ.ש.א.) שהמטוס יצא זה עתה מהמוסך לאחר שבוצע בו שינוי מורכב, ביקש את מנכ"ל החברה לבצע בדיקת כפל על השינוי שבוצע. הבדיקה בוצעה על ידו בעוד הטייס בודק את טווח ההגאים, ע"י בחישה בהם.

...

בהיות המטוס בגובה כ 40 רגל ובמהירות כ 60 מי"ש, התפתחה הטייה קלה שמאלה. החניך ניסה לתקן את ההטייה באמצעות הטיית מוט ההיגוי לימין. פעולת הטייס החריפה את ההטייה עד לכדי 10 מעלות.

מדריך הטיסה נטל את ההגאים לידי וניסה לתקן ההטייה באמצעות הסטת כל מוט ההיגוי לימין, תוך הכנסת רגל ימין פנימה. המטוס לא הגיב כמצופה, אלא החריף את הגלגול שמאלה.

המטוס פגע בקרקע..."

דו"ח החקירה עמד גם על הסיבות בעטיין נגרמה התאונה:

"... מתוך תיאור הנ"ל נחשדה מערכת המאזנות כגורם להתהוות התאונה. החשד קיבל משנה תוקף לאור העובדה שבוצע במטוס שינוי במערכת תפעול המאזנות וטיסת התאונה הייתה הראשונה לאחר ביצוע השינוי.

בבדיקת מערכת הפעלת המאזנות לאחר התאונה, נמצא כי היא פועלת הפוך לנדרש. כשהוסט מוט ההיגוי לימין, ירדה מאזנת ימין במקום לעלות. גם במאזנת שמאל נראתה פעולה הפוכה."

הבדיקה העלתה כי המטוס הורכב במקור תוך שימוש במערכת העברת תנועה מן המוטות למאזנות באמצעות מערכת המכונה "טלפלקס". בהמשך, ובעקבות תלונות על מערכת זו, בוצע שינוי על המטוס, שהחליף את מערכת הטלפלקס במערכת כבלים וגלגלות, כמקובל במטוסים רבים בעולם.

דא עקא: לערכת ההחלפה, שנמסרה למנכ"ל אומני על ידי הצד השלישי 1, צורפו הוראות הרכבה שגויות ולא מתאימות. לאחר ביצוע ההרכבה השגויה בוצעו בדיקה על ידי מבצע ההתקנה, וכן בדיקת כפל, על ידי מנכ"ל אומני, מר שלמה אברס (להלן: "אברס"). משמעות הדבר היא כי התיקון אשר בוצע במטוס נבדק פעמיים: הן על ידי הטכנאי, מבצע ההחלפה, והן על ידי אברס. בדיקות אלה לא גילו את הטעויות שבהרכבה.

3. לטענת התובע, אומני חבה בפיצוי נזקיו הן בשל רשלנותה, והן בשל הפרת חובה חקוקה. כך או כך, סובר התובע, יש לקבוע כי על הנתבעת לשלם לו מלוא הפיצויים בגין נזקים שנגרמו לו עם תאונת המטוס.

4. לטענת אומני, לתובע חלק מרכזי בגרימת התאונה. לפי טענתה, רשלנותו התורמת של התובע מגעת כדי 100%, באופן השולל ממנו כל פיצוי. לחילופין טוענת אומני, כי גם אם ימצא כי רשלנותו התורמת של התובע פחותה, הרי שיש להפחית את חלקה בנזק, ולחלקו עם רשות התעופה האזרחית ועם יצרנית מערכת הכבלים והגלגלות, הצדדים השלישיים לתביעה זו.

דיון

5. תנאי לבחינתה של תביעה זו קיומם של ראשי הנזק בגינם תובע התובע. הן יסודות עוולת הרשלנות והן יסודות עוולת הפרת חובה חקוקה נדונו בהרחבה בע"א 145/80 ועקנין נ' המועצה המקומית בית שמש ואח', פ"ד לז(1) 113 (להלן: "הלכת ועקנין").

עוולת הרשלנות

6. ראשית יש לבחון על מי מוטל נטל הראיה ונטל הבאת הראיות במקרה שלפנינו.

התובע טוען להחלת הוראת סעיף 38 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש], תשכ"ח 1968 (להלן: "פקודת הנזיקין"), המעבירה את נטל השכנוע ונטל הבאת הראיות על אומני, להראות שלא התרשלה כשמסרה לידיו של התובע מטוס פגום.

סעיף 38 הנ"ל קובע כי:

"38. חובת הראיה ברשלנות לגבי דברים מסוכנים בתובענה שהוגשה על נזק והוכח בה שהנזק נגרם על ידי דבר מסוכן, למעט אש או חיה, או על ידי שנמלט דבר העלול לגרום נזק בהימלטו, וכי הנתבע היה בעל דבר או ממונה עליו או תופש הנכס שמתוכו נמלט הדבר על הנתבע הראיה שלא היתה לגבי הדבר המסוכן או הנמלט התרשלנות שיחוב עליה".

בע"א 6474/99 (י ם) גולדשטיין יצחק נ' אורונים זעירי משקל בע"מ, אומני הורייזן ואח', דינים מחוזי כרך לב(7) 399 נדון מקרה דומה, בו נבחנה שאלת החלתו של סעיף 38 הנ"ל על מטוס זעיר, זהה למטוס בו טס התובע.

עילת התביעה בעניין גולדשטיין סבה על מסירתו של מטוס לטיסה, אשר היה בעל פגם בבוכנה, שהוביל להתרסקותו של המטוס, ולפציעתו של הטייס.

בית המשפט סקר את הפסיקה הרלוונטית, וקבע כי:

"הסיבה המדויקת אשר גרמה לכשל המנוע נעוצה בסדק בבוכנה. בנסיבות אלה, כאשר חזקת הרשלנות שחלה על המשיבות מקבלת לבוש קונקרטי, המתמקד ברשלנות מוגדרת וממוקדת הנוגעת לכשל המנוע שנגרם עקב הפגם בבוכנה, נטל השכנוע המוטל על המשיבות להוכיח העדר רשלנות, צריך שיתמקד גם הוא ברשלנות הקונקרטית המיוחסת להן עקב כשל זה. מכאן, שבנסיבות אלה, המשיבות אינן יכולות להסתפק בטיעון הכללי כי עשו כל שיכולות היו לעשות כדי לתחזק את המטוס במצב תקין, או כי קיימו את כל נהלי התחזוקה והטיפול הנדרשים על ידי מינהל התעופה, אלא עליהן להוכיח כי לא התרשלו בכל הקשור לאירועו או אי גילוי של פגם זה.

על כך יש להוסיף, כי משמעות הטענה לפיה לא היה ביד המשיבות לעשות דבר כדי למנוע את התאונה בין בדרך של אי התקנת המנוע הפגום במטוס ובין על ידי גילוי הפגם בבוכנה קודם לתאונה, היא מרחיקת לכת ביותר. מטענה זו עולה שלטייס אין כל אפשרות או דרך להימנע מלהטיס מטוס שמנועו פגום, והוא צריך לשים מבטחו בנושא זה במזלו הטוב בלבד, בבחינת הימור, או במצנחו או בכך שיעלה בידו להנחית את

המטוס כאשר מנועו כבוי. ייתכן שזה אמנם המצב. אולם, עד שבית המשפט יגיע למסקנה מרחיקת לכת כזאת, על המשיבות להציג ראיות כבדות משקל שתבססנה מסקנות מרחיקות לכת כאלה, ונטל השכנוע, כאמור, רובץ לפתחן".

ומה שנכון מקום שהתקלה התרחשה כתוצאה מ"עייפות החומר", באופן שאינו ניתן לאיתור בבדיקה שגרתית, נכון שבעתיים מקום שמקור התקלה בביצוע לקוי ובלתי מקצועי של החלפת חלק באופן מסודר במטוס.

רשלנותה של אומני

7. אומני איננה מכחישה כי כמעסיקתו של התובע חבה היא חובת זהירות מושגית. יחד עם זאת, אומני סבורה כי לא הפרה את חובת הזהירות הקונקרטית ביחס לתובע ולאירוע שבנדון.

אמנם, מזיק אינו חב בכל מקרה שבו, בשל התנהגותו של המזיק, נגרם נזק לניזוק (הלכת ועקנין, ע' 131). לטענתה, עשתה אומני כל שלא ידה למנוע סיכון כלשהו מטייסיה. אין לקבל טענה זו של אומני.

בחינת השתלשלות העניינים, והגורמים הנשלטים על ידי אומני אשר הובילו להתרסקותו של המטוס, מלמדת על רשלנות ברורה.

החלפת מערכת הטלפלקס בוצעה על ידי טכנאי של אומני, אשר הכשרתו המקצועית מסתכמת בשנתיים עבודה בחברה (ר' הודעתו של הטכנאי, מר יקיר דוד ת/13). ההחלפה בוצעה מתוך היסח הדעת, ומבלי שהטכנאי מבצע העבודה, או מנהלו, מבצע בדיקת הכפל, שמו לבם לכך שהוראות ההתקנה אינן תואמות כלל את המערכת המותקנת. לאחר ההחלפה במטוס לא בוצעה טיסת מבחן, הגם שהשינוי שבוצע במטוס היה כה מהותי ויסודי.

שוכנעתי כי בנסיבות העניין הפרה אומני באופן ברור את חובת הזהירות הקונקרטית החלה עליה כלפי עובדיה, ובפרט, כלפי התובע.

ככל שהדברים נוגעים לקשר הסיבתי העובדתי אין ספק כי אלמלא מעשיה הרשלניים של אומני או מי מטעמה בהתקנת מערכת הפעלת המאזנות החדשה, לא היתה נגרמת התאונה. עבודה מקצועית, בדיקה קפדנית בזמן ולאחר ההחלפה, וביצועה של טיסת מבחן היו עשויות למנוע את התאונה, ולכל הפחות, להקטין את נזקיה.

רשלנות תורמת של התובע

8. לא מצאתי מקום לטענת הרשלנות התורמת הנטענת כלפי התובע. להלן נימוקי.

התובע טוען כי כלל לא ידע אודות השינוי שבוצע במטוס, הנוגע לטיפול במערכת הפעלת המאזנות. התובע מודה כי ידע על כי בוצע במטוס שינוי כלשהו, אך הדבר היה בגדר ידיעה כללית, והוא לא סבר כי מדובר בשינוי חשוב או מיוחד.

אומני סבורה כי בהיות התובע טייס בכיר ובוגר שנות נסיון רבות בחיל האויר, היה עליו לברר עד תום ובאופן ממצה מהם התיקונים שבוצעו במטוס, ולבדוק, בטרם צאתו לטיסה, את כל שניתן לבדוק בנוגע לאותו תיקון.

בפרוטוקול מיום 3.7.02 נחקר התובע, בין היתר, אודות פעולות שבצע עובר לטיסה, מושא הליך זה. קיימים חילוקי דעות בשאלת היקף ידיעתו של התובע אודות השינוי שבוצע במטוס. אומני סבורה כי התובע ידע גם ידע אודות השינוי שבוצע במערכת הפעלת המאזנות. אומני נסמכת על סיכום שיחת טלפון בין התובע ובין אחד מחוקרי התאונה, מר אורי דיין (1/נ), בו מצוטט התובע כמי שאמר:

"שוחחתי עם דודיק, זה שביצע את ההתקנה במטוס על מהות העבודה שבצע. בהתאם לכך אמרתי לפש (אברס מ.ש.א.) שנעשה שינוי גדול במטוס וברצוני שיבדקו בדיקת כפל את העבודה".

בעדותו פירט התובע אודות היקף ידיעתו (ע' 6-7 לפרוטוקול):

"ש. אתה ידעת על השינוי שנעשה במטוס?
ת. לא ידעתי על כך וכך גם אמרתי קודם.
ש. לא ידעת באופן פורמלי על השינוי

ת. לא ידעתי באופן פורמלי וגם באופן לא פורמלי.

...

ש. ברמה של שמועה בדיקת אחזקה על ההגאים. ולא עניין אותך מעבר לשמועה הזו?
ת. לא. נאמר לי ע"י המכונאי שביצע את העבודה, אגב, אני חייב לציין שזה נאמר לגמרי במקרה כי באותה מידה הוא יכול ללכת רבע שעה לפני כן הביתה. הוא אמר לי "שים לב, עשינו פה איזה שינוי בהגאים". אמרתי לו "תודה על האינפורמציה" ובדקתי את המטוס בהתאם, בצורה הכי קפדנית שאני יכול, כפי שעשיתי בעבר וכפי שאעשה בעתיד".

אקדים ואומר, כי אין חשיבות אמיתית להיקף ידיעתו של התובע אודות השינוי הנעשה במטוס, גם אם ניתן להסיק שהבין שהמדובר בשינוי רציני.

כפי שצינתי לעיל, בטרם הטיסה, בדק אברס את כל המערכת החדשה בדיקת כפל ווידא כי הותקנה בהתאם להוראות (ת/14). אברס הינו חותם המוסמך מטעם רשות התעופה האזרחית לחתום על בדיקות כפל (עדותו של החוקר, כוכבי הס (פרוטוקול 3.7.02).

התובע רשאי היה להסתמך על בדיקתו של אברס. הדבר מעוגן בסעיף 30 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), תשמ"ב 1981 (להלן: "תקנות ההפעלה"), הקובע כדלקמן:

"30. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כלי הטיס הוא במצב כשיר לטיסה.

(ב) טייס מפקד של כלי טיס הוא האחראי לקביעה אם כלי הטיס הוא במצב מתאים לטיסה בטוחה; בבואו לקבוע אם כלי הטיס הוא במצב מתאים לטיסה בטוחה, רשאי הטייס המפקד להסתמך על חוות דעתו של אדם המורשה כדין לאשר את כלי הטיס לטיסה. הטייס המפקד יפסיק את הטיסה או לא יתחיל את הטיסה כאשר מתגלה בכלי הטיס מצב המסכן את כושר טיסתו" (ההדגשה אינה במקור).

בהיות אברס חתם המוסמך לבדיקת כפל, רשאי היה התובע, בהתאם לתקנות ההפעלה, להסתמך על בדיקתו של אברס, ולהניח כי משנבדקה המערכת בשנית ונמצא כי הותקנה כראוי, הרי שראויה היא לשימוש.

9. יחד עם זאת, ראיתי לציין כי הן אברס, והן דוד יקיר, הטכנאי שבצע את פעולת ההחלפה לא העידו בפני כלל. היחידים שיכולים היו לשפוך אור בשאלת היקף ידיעתו של התובע הינם אברס ויקיר, בהיותם היחידים שהיו מעורבים ישירות בהחלפת המערכת, ואשר היו בקשר ישיר עם התובע. אי הבאתם לעדות סותמת את הגולל על טענות הנתבעות בהקשר זה. משום כך אין לי אלא לקבל את טענת התובע כלשונה, לפיה לא ידע באופן ברור על אופי והיקף הטיפול שבוצע במטוס.

יתר על כן. לא נטען כי התובע לא בדק כלל את המטוס. אין ספק כי ערך בדיקה שגרתית, בהתאם לבדיקות החובה הנהוגות לפני כל טיסה בכלי טיס מן הסוג שבנדון. אין גם ספק שלתובע היה אינטרס חשוב ביותר לבדוק את תקינות המטוס. ברי כי אם היה יודע התובע מהו השינוי שבוצע במטוס חזקה עליו שהיה מבצע את כל הבדיקות הצריכות לעניין.

גם אם נדרש היה התובע לרמת זהירות גבוהה, אין לומר, בנסיבות העניין כי מחדלו שלו מגיע כדי רשלנות תורמת שיש לנכותה מן הפיצוי המגיע לו.

עקרון זה נשנה, בין היתר, בע"א 3769/97 דהן שמעון ואח' נ' אביבה דני ואח' פ"ד נג(5)581, 587-588:

"הלכה פסוקה היא, שרמת הזהירות הנדרשת ממעביד כלפי עובדו אינה נדרשת מעובד כלפי עצמו".

(ראה: ע"א 617/80 גבאי נ' תע"ל תעשית עץ לבוד קבוצת משמרות בע"מ [4]; ע"א 701/77 רשות הנמלים בישראל נ' עזרא [5]; ע"א 477/85 בוארון נ' עירית נתניה [6]).

בשל העובדה שמדובר ביחסי עובד ומעביד, אין מקפידים עם העובד. הנטייה היא, שלא להטיל אחריות על העובד הנפגע בשל "האשם התורם", אלא במקרים ברורים, בהם אשמו של העובד כגורם לתאונה בולט לעין.

"מגמה, שהשתרשה בהלכות שנקבעו בפסיקת בית המשפט הזה, היא, כי במקרה שמדובר בתאונת עבודה, אשר בה נפגע עובד, יש לדקדק דווקא עם המעביד בכל הנוגע להטלת האחריות ולהקל במידה רבה עם העובד בייחוס רשלנותו, שגרמה או שתרמה לתאונה" (ע"א 655/80 הנ"ל [3], בעמ' 603-604; וראה גם ע"א 663/88 שירזיאן נ' לבידי אשקלון בע"מ [7], בעמ' 232 וההפניות שבו).

אינני סבורה כי המקרה דנן נופל לגדר המקרים הברורים בהם אשמו של העובד כגורם לתאונה בולט לעין. נהפוך הוא. אף אומני איננה סבורה כי אשמו של העובד הוא הגורם לתאונה. כל שטוענת אומני הוא שאשמו של העובד מנע ממנו לגלות את אשמה שלה כגורמת לתאונה.

בידי אומני היה המידע אודות מהות השינוי וחשיבותו. משלא מצאה לנכון ליידע את התובע מפורשות אודות השינוי, אין היא יכולה לבוא אליו בטרונתה.

לטענת אומני, אין לגזור גזירה שווה מיחסי עובד מעביד רגילים, בהם מהווה העובד צד חלש, ראוי להגנה, ליחסי העבודה ששררו בין התובע ובין אומני. לטענתה, המדובר בעובד מיומן ביותר, אשר מיומנותו עולה אף על זו של מעבידיו. כן טוענת אומני כי סביבת עבודתו של התובע לא היתה דבר מובן מאליו במערכת היחסים ביניהם, אלא תולדה של דרישות מצד התובע, אשר באו על סיפוקם במהירות וביעילות.

טענה זו נטענה בשפה רפה ונשארה בגדר מילה כתובה וללא ראיה כלשהי. נקודת המוצא היא, כי סביבת העבודה מוסדרת על ידי המעביד. מכל מקום, בענייננו, אין ספק כי השינוי במערכת הפעלת המאזנות בוצע על ידי אומני. גם אם אקבל את הטענה כי הדבר היה בעקבות תלונות מצד טייסים על בעיות במערכת הטלפלקס, הרי שהמדובר היה

בבעיות "קוסמטיות" של נוחות טיסה ותחושה. התקנת מערכת הכבלים והגלגלות היתה בשליטתה המלאה של אומני, ובאחריותה.

10. אומני מנסה להיבנות מע"א 5890/97 צימ חברת השיט הישראלית נ' אוחנה, תק על 587, (1)99, שם אושר פסק דינו של בית המשפט המחוזי אשר קבע רשלנות תורמת למלח באוניה אשר נפגע מדלת שנטרקה על כף ידו. אותה דלת היתה מוכרת כבעייתית למלח המנוסה, ומשלא בקש עזרה בפתיחתה, מצא בית המשפט מקום לנכות מפיצוייו בגין רשלנותו התורמת.

עניינו שונה. כאמור, הוכח כי התובע לא ידע אודות הטיפול אשר בוצע במטוס. כך או כך, רשאי היה להסתמך על בדיקת הכפל של מר אברס, בטרם הטיסה. נסיונו של התובע בהטסת מטוסים איננו רלוונטי.

יפה לעניין זה האמור בע"א 498/93 פורטונה סבן נ' "רותם" חברה לביטוח בע"מ, דינים עליון כרך לב, 451:

"... כשמדובר בסכנה שאינה נכללת בסיכוני יום יום..., על מחזיק המקום לנקוט אמצעים כדי למנוע או לסלק את הסכנה. כך הוא בודאי לגבי מעביד, החייב לספק לעובדיו מקום עבודה בטוח. במסגרת חובתו זו עליו לנקוט צעדים סבירים כדי למנוע מן העובד סכנות מיותרות, ולהזהירו בפני סכנות קיימות. במיוחד חייב המעביד לנקוט צעדים סבירים כדי להרחיק אותן סכנות להן ניתן לצפות מראש בשל אופי העבודה ואופי המקום בו היא מתבצעת" (פסקה 6).

כדי לקבוע כי לתובע רשלנות תורמת, יש להראות כי נהג בחוסר זהירות כלשהו, באופן חריג ורשלני (ע"א 498/93 (לעיל), פסקה 9). כאמור, אין ספק כי התובע ביצע את כל בדיקות החובה שנהוגות היו במטוס לפני טיסה מן הסוג שעתידיה היתה להתבצע. לא זו בלבד, אלא שבמקביל, ותוך כדי בדיקת התובע, בדק גם מר אברס, מנכ"ל אומני, בדיקת כפל את הטיפול שבוצע במטוס. בנסיבות אלה, אין לומר כי התובע התרשל, או כי יש להטיל לפתחו חלק כלשהו מנזקו.

הפרת חובה חקוקה

11. הגם שהן התובע והן הצד השלישי 2, משרד התחבורה ניתחו בהרחבה מדוע עולים מעשיה של אומני כדי הפרת חובה חקוקה, הרי שלאור מסקנתי בדבר התקיימותן של יסודות עוולת הרשלנות בענייננו, מתייטר הדיון בנושא זה.

הודעת צד ג' כלפי משרד התחבורה

12. בנסיבות האמורות לעיל הגישה אומני הודעת צד ג' נגד משרד התחבורה (הצד השלישי 2). לטענתה, בניגוד לרוב מדינות העולם, אשר טרם הסדירו את סוגיית רישוי המטוסים הזעירים, הרי שמשבחרה מדינת ישראל להסדיר אותה, חבה היא להסדירה כראוי. במידה ונכשלה בהסדרה כאמור, חבה היא ברשלנות כלפי מי שעשוי להפגע מכך. לגישתה של אומני:

"7.4 כיוון שמדינת ישראל כן החליטה על רישוי אוירונים זעירים כאמור, הרי היא חייבת חובת זהירות מושגית כלפי כל העוסקים בענף זה. זאת משום שהיא יכולה לצפות כי חקיקה זו תגרום לכך שהמשתמשים במטוסים הזעירים לצרכיהם השונים יסמכו על כך שהנושא מוסדר על ידי המדינה לרמת הבטיחות הגבוהה ביותר ולא יסדירו בעצמם נושאים אלה מתוך אמונה כי השגחה ופיקוח המדינה על הענף מהווים ערובה לבטיחותו" (ההדגשות במקור).

ובהמשך:

"7.15 מכל האמור עולה כי כל טענה שמעלה הצד השלישי (משרד התחבורה מ.ש.א.) כאילו התרשלה אומני בכך שלא הגישה את השינוי למנהל התעופה האזרחית וכן בכך שלא ביצעה טיסת מבחן צריכה להיות מופנה אך ורק לצד השלישי. הוא הגדיר את המטוס כנסיוני, משיקוליו המוטעים שלו, ובכך השאיר את הנהלים שלו לא מוגדרים ופתוחים לפירושים שונים. ובכל מקרה פטר הצד השלישי את אומני מהכללים החלים על אז"מ.

...

7.17 בכך שהצד השלישי סיווג כאמור את המטוס כנסיוני, הוא הותיר למעשה את כל הבדיקות והנהלים הנדרשים למשתמשים, למתפעלים ולמתחזקים מבלי שמי מהם יודע בוודאות את אשר

נדרש ממנו. מכאן, שהבדיקות והנהלים שננקטים נעשים למיטב שיקול דעתם של הנוגעים בדבר ותו לא. כל זאת כאשר העוסקים בענף מאמינים כי ענף התעופה האזרחית כולו מוסדר בחקיקה ונתון לפיקוחו של מנהל התעופה האזרחית (קרי: הצד השלישי), וזאת על פי מצג שיצר הצד השלישי בתקנונו את מערך הנהלים והבדיקות של שאר הסיווגים.

7.19 בסיווג המטוס כנסיוני בכלל ובסיווגו ככזה לשנה שלמה בפרט הפר הצד השלישי את חובתו כלפי המשתמשים במטוסים אלה, טייסים כנוסעים, ובכך הפקיר הצד השלישי להלכה ולמעשה את חייהם של המשתמשים במטוסים אלה, בעוד אלה תולים את מבטחם בו".

טענתה של אומני בדבר אחריות המדינה מקוממת. אומני טוענת למעשה כי המדינה אחראית משום שלא היטיבה לשמור על אומני מפני התרשלות! אין לקבל טענה זו. רשלנותה של אומני הינה עצמאית, ומשוללת כל קשר לגורמים שבמדיניות חקיקתית.

אני רואה לנכון לדחות טענות אומני הן בהיבט העובדתי והן בהיבט המשפטי של חבות המדינה ברשלנות.

טענתה העיקרית של אומני הייתה כי אין תחולה לכל תקנות ההפעלה הרלוונטיות על המטוס ועל אומני, היות והמטוס סווג כנסיוני, לאור האמור לא הייתה אומני חייבת להודיע למינהל התעופה על השינוי שבוצע במטוס לפני ו/או לאחר ביצוע השינוי.

יש לדחות טענה זו מכל וכל. ראשית, ניתן לראות, כי כבר בתעודת הכושר שניתנה למטוס נאמר כי מעמדו של המטוס הנ"ל הוא כשל אז"מ, והינו כפוף לכל ההוראות והחובים שנקבעו לאז"מ. בנספח לתעודה שכותרתו "מגבלות מבצעיות לתעודת כושר טיסה נסיונית מיוחדת מס' 012-90" נאמר בסעיף א' "המטוס יתופעל בהתאם להוראות והמגבלות החלות על מטוסים זעירים".

יודגש כי בענייננו, אומני כלל לא חלקה על היות המטוס שלפנינו אז"מ (ראה סעיף 1.2 לסיכומיה) ולכן ברי כי על המטוס הנ"ל לא חלו מעולם תקנות ו/או נהלים אחרים.

היות ומעולם לא הותקנו תקנות הפעלה נפרדות ומיוחדות לכלי טייס שמסווגים ככלי טייס נסיוני, על כל כלי הטייס חלים הוראות פרק ההפעלה אליו הם משתייכים, מכאן שהמטוס שלפנינו שאין חולק כי הוא אז"מ, הופעל לפי הפרק התשיעי לתקנות ההפעלה, שכותרתו "אווירונים זעירים". הפרק התשיעי כולל את תקנה 180ה' לפיה חלות על האז"מ הוראות הפרק השנים עשר בשינויים המחויבים (היות והפרק הנ"ל עוסק במוניות אויר).

הפרק השנים עשר האמור כולל בתוכו את תקנה 352(א) הקובעת כי אסור לבצע שינוי גדול בכלי הטייס אלא אם שינוי זה בוצע בהתאם לנתונים הטכניים שאושרו ע"י המינהל. בענייננו ברי כי השינוי שבוצע (החלפת רכיב הטלפקס בכבל והסבת אופן הפעלת המאזנות למערכת כבלים וגלגלות) הינו שינוי גדול, שינוי אשר עשוי לשנות באורח משמעותי את ביצועי המטוס ומאפייני הטיסה, מכאן שנדרש אישור המינהל לשינוי שבוצע במטוס ע"י אומני.

13. באם באמור לא די, הרי שקיים מקור חיוב נוסף בדבר חובת אומני להביא את דבר השינוי במטוס הן מראש והן לאחר ביצוע השינוי לידיעת המינהל. חיוב זה מצוי בתקנה 134 לתקנות ההפעלה ובפרק השביעי הדן בהפעלה. אומני טענה כי הפרק השביעי להוראות ההפעלה אינו חל בענייננו היות והמטוס סווג כנסיוני, אולם אין לקבל טענה זו של אומני היות ועל פי תקנה 142 לתקנות הללו "הפרק השביעי לא יחול לגבי תעודת כושר טיסה בסיווג נסיוני, זולת אם ניתנה לגבי אותו כלי טייס תעודת כושר טיסה אחרת" (ההדגשה אינה במקור). במקרה שלפניי כפי שכבר ציינתי למעלה נאמר מפורשות בתעודת הכושר של המטוס כי תקנות ההפעלה כן יחולו.

יצוין עוד, כי אומני כלל לא טרחה לנסות ולסתור טענות המינהל והמומחים מטעמו כי גם אם לא היו התקנות האמורות חלות, הרי פעולות של אישור על ידי מינהל התעופה מראש, במקרה של ביצוע שינוי גדול במטוס הינם, נוהג מקובל וידוע בעולם התעופה (ראה חוות דעת טורפז בעמ' 14 סעיפים 28-29 וכן תעודת עובד הציבור של פוול יורש בעמ' 11 סעיף 29).

יתרה מכך. הגעתי למסקנה שאומני ידעה לאורך כל הדרך כי מוטלת עליה החובה להודיע למינהל קודם לביצוע השינוי ולקבל אישורו לכך. זאת ניתן להסיק מהפעמים הקודמות בהם ביצעה אומני שינויים, ובהם אכן ראתה אומני לנכון לפנות למינהל לקבלת אישורים במקרים דומים. ברור אם כן, כי אומני נהגה כך בעבר, היות וברור היה לה, כי מחויבת היא לעשות כך על פי דין (ראה עדות מר טורפז כי בעת שעבד כמנהל תחזוקה בשירות אומני ביצע כדבר שבשגרה פניות למינהל לצורך אישור שינויים בכלי טייס, עדות שלא נסתרה ע"י אומני).

למרות כל האמור לא פנתה אומני במקרה שלפניי למינהל לבקש אישור קודם לביצוע השינוי. אומני גם לא הודיעה על השינוי שבוצע במטוס לאחר שזה בוצע.

פנייה כזו, אם אכן הייתה מתבצעת, ובדיקה שהייתה נעשית ע"י מומחה לאחר ביצוע השינוי במטוס, סביר שהייתה מונעת את התאונה. בכך שאומני לא הודיעה על השינוי כאמור, מנעה מהמינהל לבצע עבודתו ולפקח כמתחייב. לאור האמור ברי כי אין לאומני להלין אלא על עצמה.

14. מעבר לנדרש מן הראוי לציין כי גם אם אומני הייתה פועלת כפי שהיה עליה לפעול ומדווחת על השינוי במטוס כנדרש על פי דין לא היה מקום להטיל אחריות על המדינה.

במקרה דנן לא היה למדינה שליטה על מהלך האירועים וכל מעורבות המדינה מתמצה בפיקוח מצד הרשות על צד שלישי (בעניינו אומני). אומני היא ששלטה בפועל על האירועים. עסקינן בפעילות שלטונית מובהקת שמופעלת על פי שיקול הדעת של הרשות ועל כן תפישת חובת הזהירות המוטלת על הרשות במקרה שכזה הינה שונה לחלוטין ממקרה בו הייתה הרשות אחראית לתפעול או מחזיקה או בעלים של המטוס. בע"א 915/91 מדינת ישראל נ' י. לוי ואח', פ"ד מח(3)45, כבר נקבע כי אף תחום הפיקוח, הנמצא לכאורה במתחם ה"חובה" של הרשות, איננו מחייב, כבעבר, בניזקין. בעניין זה קבע הנשיא (דאז) מ' שמגר כי:

"אמנם, אם אכן מדובר במעשה רשלני (ולאו דווקא מעשה הנכנס לגדרה של עוולת הרשלנות), הרי שניתן לתבוע בגינו בעוולה של הפרת חובה חקוקה, והחסינות הקבועה בסעיף 7(א) לפקודת הנזיקין [נוסח חדש] אינה עומדת לעובד הרשלן ולמדינה... אך גם אם מדובר במעשה רשלני, הרי שאחד התנאים לכך שתקום אחריות בגין הפרת חובה חקוקה הוא שמוטלת על המזיק חובה. בענייננו מדובר ברשות סטוטורית, ובהקשר זה כבר נפסק בעבר כי אחריותה של זו בגין הפרת חובה חקוקה קיימת רק כאשר מדובר בסמכות שבחובה, ולא די לעניין זה בסמכות שבשיקול דעת (ע"א 862/80 [1] הנ"ל, בעמ' 762, וכן ע"א 343/73 [5], בעמ' 149).

אותם פסקי דין הסתמכו על הבחנה, שכיום אינה מקובלת, בין סמכות מסוג power וסמכות מסוג duty (ר' דותן, במאמרו הנ"ל, בעמ' 284). על כן יש המציעים לראות את חובות המשפט המינהלי כחובות חקוקות ולאפשר תביעה בנזיקין בגין הפרתן (דותן, שם). גישה זו אינה מקובלת עליי. ראשית, ממילא הפרה של סמכות שבשיקול דעת תיהנה מחסינות לפי סעיף 3 לחוק הנזיקין האזרחיים (אחריות המדינה), שכן למעט מקרים חריגים יהא מדובר במעשה בתום לב תוך שימוש מדומה בהרשאה חוקית. אך חשוב מכך, בהלכה הקיימת באה לידי ביטוי הרתיעה מהטלת אחריות בגין מעשים שבשיקול דעת...

מודה אני שהתוצאה אליה אנו מגיעים אינה נוחה לפרט. יחד עם זאת דומה שאין מנוס מכך, שכן התוצאה ההפוכה, היינו מתן פיצויים למשיבים, עשויה להפוך את המדינה למעין מבטחת משנה של כל התחומים שבהם מוטלת על המדינה חובת פיקוח... (ע' 90)

לשון אחר: בית המשפט הבחין בין **חובה** של רשות לבצע מעשה, ובין מעשה הנמצא בגדרי **הסמכות** של הרשות. בעוד שאי ביצועה של חובה, או ביצועה הרשלני יגררו חיוב בנזיקין. הרי שאי ביצוע, או ביצוע לקוי בהפעלת סמכות היה פטור מחיוב כזה (ראה לעניין זה גם ע"א 4758/98 אורנים סלייטר בע"מ נ' מדינת ישראל/משרד העבודה ואח', תק מח 2000(1)29094).

יודגש כי ענף האזרחיים הזעירים איננו שירות הכרחי כתעופה אזרחית או מסחרית רגילה. ענף זה הוא אך ורק בגדר תחביב. המדינה בחרה להתערב לגביו בפיקוח מוגבל. אולם לא ניתן להתעלם מכך שמדובר בענף ספורט, אשר קיים בו אף מרכיב של נטילת

סיכון מרצון. הקריטריונים שנקבעו, מבטיחים, מחד, רמת בטיחות סבירה, ומאידך מאפשרים למעוניין, לעסוק בספורט זה על אף הסיכון שבו. זאת כפי שקורה בענפי ספורט אחרים, בהם נוטלים על עצמם המשתתפים סיכון כזה או אחר.

15. בנסיבות אלה לא ראוי להטיל בגין פעילות כזו אחריות על המדינה, אף אם בחרה להתערב במידת מה באמצעות רישוי והתקנת תקנות. ראוי שהאחריות תהיה על מי שבחר לבצע אותה פעילות. נוסף על כך נראה, כי הסיכון צריך להיות על נותן השירות. בענייננו אומני. שוק הביטוח הפרטי יכול להוות פתרון יעיל לחברה בכך שיקטין הסיכון הישיר של החברה מספקת השירות. מעורבותו המוגבלת של משרד התחבורה, כמפורט לעיל, אינה גוררת עמה חובת זהירות של המדינה ואכן אין זה ראוי כי המדינה תשמש במקרים מעין אלו מעין "מבטחת משנה" על כל אותם התחומים בהם למדינה סמכות פיקוח.

כתימוכין לטענותיה, מפנה אומני לת.א. 2474/86 עמית נצר נ' כנפונית חברה למטוסים זעירים, פ"מ נד(2)442, שם מותח כב' השופט קלינג ביקורת על הסדרתה הלקויה של המדינה את סוגיית רישוי המטוסים הזעירים.

פסק הדין הנ"ל של כב' השופט קלינג איננו מהווה תנא דמסייע לטענות אומני. המסכת העובדתית בפסק הדין שם שונה בתכלית השינוי מן המסכת העובדתית שבענייננו: עניין נצר נסב על תאונה שנגרמה בעקבות הזדקרותו של אז"מ על רקע חוסר נסיונו של הטייס. באותו עניין הוכח כי בתאונה לא היתה מעורבת כל תקלה טכנית. רשלנותה של מחזיקת המטוס היתה בכך שלא התקינה במטוס אמצעי בטיחות בסיסיים.

הגם שכב' השופט קלינג מבקר את אופן ביצוע ההסדר הנורמטיבי בכל הנוגע למטוסים זעירים בכלל ונסיוניים בפרט, הרי שבהמשך דבריו, ולאחר סקירה ארוכה ומפורטת של ההלכות השונות, הוא פסק כי אין להטיל אחריות על המדינה.

יתר על כן. ההלכות אותן קבץ בא כוח אומני אינן מתאימות לענייננו. המקרים בהם חויבה הרשות ברשלנות מצטמצמים לסיטואציות בהן הרשות חבה בביצועה של פעולה מסוימת, והתרשלה בביצועה, או יצרה מצג שווא בנוגע לביצועה. לעומת זאת,

כאשר המדובר היה בשאלת רשלנותה של רשות בעצם אי הסדרה נורמטיבית של עניין כלשהו, או בהסדרתו החלקית, נמנעו בתי המשפט מלהטיל אחריות על הרשות.

מן המקובץ לעיל נלמדת המסקנה כי אין להטיל על המדינה אחריות בשל סמכות המצויה בידה ואשר לא הופעלה, או הופעלה חלקית. המדובר בסמכות חקיקתית של רשות, ואין לצפות מן הרשות כי תחוב בכל מקום בו נושא כזה או אחר לא הוסדר, או לא הוסדר במלואו. מצב כזה אינו מתקבל על הדעת.

לאור האמור לעיל, אני סבורה כי אין לחייב את הצד השלישי 2, משרד התחבורה בנזקי התובע, או לחייבה בהשתתפות כלשהי בנזקים אלה, ודין התביעה נגדה להידחות.

חבות הצד השלישי 1

16. בהחלטה מיום 28.9.97 אשר יצאה מלפני כב' הרשמת ד' וכסלר, נקבע כי נתמלאו תנאי תקנה 500(5), (10) לתקנות סדר הדין האזרחי, התשמ"ד 1984 (להלן: "תקנות סדר הדין האזרחי"), ומשום כך הותר לאומני להמציא כתבי בי דין אל מחוץ לתחום המדינה, ולצרף את הצד השלישי 1 (להלן: "רנס") כצד להליך זה.

רנס לא מצאה לנכון להגיב על האמור בהודעה לצד שלישי שנמסרה לה. משכך, אני קובעת, בהתאם לסמכותי לפי סעיף 97(א) לתקנות סדר הדין האזרחי כי יש לקבל את הודעת צד ג' שהוגשה נגדה.

יחד עם זאת, ובהיות המחלוקת בין הצדדים על גובה חלקו של כל אחד מהם בנזקו של התובע, ולאור מכלול הראיות שהובא בפני, מצאתי לנכון שלא לקבל את הודעת צד ג' נגד רנס ככתבה וכלשונה, כי אם לדון בה לגופה, ולקבוע ממצאים לגבי היקף חבותן של רנס ושל אומני בנזקו של התובע.

כאמור, רשלנותה של רנס מתבטאת בשלושה: האחד בכך שסיפקה ביחד עם קיט ההחלפה של מערכת הפעלת המאזנות הוראות הרכבה שגויים כשלעצמם, ובלתי מתאימים

להרכבה הרלוונטית של מערכת כבלים וגלגלים במטוס שהורכבה בו בעבר מערכת מסוג טלפלס; השני – הוראות היצרן לא כללו דרישה מפורטת לבדיקה לאחר ההתקנה שתוודא את תקינותה של ההרכבה על הקרקע; השלישי – למרות שבחודש ספטמבר 1990 (כחודשיים קודם לתאונה שבנדון) התרחשה תאונה דומה באותן נסיבות בארצות הברית, נמנעה רנס מלעדכן את כל קוני קיט ההחלפה הרלוונטי אודותיה. משמעות הדבר היא כי לו היתה רנס מעדכנת את כל קוני הקיט בדבר התאונה וסיבותיה, ייתכן ומי מן הנוגעים בדבר היה לוקח את הדברים לתשומת ליבו, וייתכן כי התאונה היתה נמנעת.

כאשר בוחנים את חלקן של רנס ושל אומני בתאונת התובע, עולה התמונה הבאה: לרנס הקשר הישיר לאירוע התאונה. היא האחראית לאספקת הקיט עם הוראות ההפעלה השגויות. היא גם אחראית לכך שלא טרחה לעדכן במהירות האפשרית את כל צרכני הקיט על דבר התאונה שארעה בארצות הברית. לו נקטה רנס באמות מידה מינימליות של זהירות כלפי רוכשי הקיט, סביר כי התאונה מושא תיק זה לא היתה באה לעולם.

חשוב לציין בהקשר זה, כי גם אם היתה אומני מבצעת טיסת מבחן (לאור רשלנות הגורמים המתקינים והבודקים של המערכת החדשה), קיימת סבירות גבוהה ביותר כי המטוס היה מתרסק. יחד עם זאת, אם היה המטוס מתרסק בטיסת מבחן, היו הנזקים קטנים לאין שיעור – וזאת לאור התנאים המיוחדים בהם מתבצעת טיסה מעין זו; העובדה כי בטיסת מבחן נמצא טייס אחד בלבד; וכן האבזור המיוחד הנדרש בטיסה מעין זו.

יחד עם זאת, רשלנותה של אומני תרמה לקרות התאונה. הגם שביחד עם קיט ההחלפה סופקו הוראות הפעלה שגויות, הרי שעיון בהן מלמד כי השגיאות היו כה ברורות, עד כדי כך שהיו צריכות להדליק "נורה אדומה" לעין מקצועית המתבוננת בהן.

סוף דבר

משקילת כל הגורמים אותם מניתי לעיל, אשר הביאו להתרחשות התאונה, אני קובעת כי חלקה של אומני, הנתבעת, הינו 20%; בעוד חלקה של רנס, הצד השלישי 1 הינו 80%.

אשר על כן בנזקיו של התובע חבות ברשלנות הן הנתבעת והן הצד השלישי 1 ביחס של 20% לחובתה של הנתבעת ו 80% לחובתה של הצד השלישי 1 (זאת במסגרת הודעת צד ג' נגד רנס).

ביחסים שבין התובע לנתבעות, חבות הנתבעות ביחד באופן מלא כלפי התובע. לאחר קביעת שיעור הנזק אפסוק בהודעת צד ג' נגד רנס על פי האחוזים שיקבעו.

התרסקותו של המטוס ופציעתו של התובע, מושא הליך זה, נגרמו בעטייה של שרשרת פעולות רשלניות אשר בוצעו באופן ישיר הן על ידי הנתבעת, אומני, והן על ידי הצד השלישי 1, רנס.

ניתן להניח כי לו היתה נוקטת מי מהן אמות מידה מינימליות של זהירות פוחתים היו סיכויי התאונה באופן ממשי.

הודעת צד שלישי נגד הצד השלישי 2, משרד התחבורה, נדחית.

הנתבעות ישלמו הוצאות הליך זה בסך 25,000 ₪ ומע"מ לתובע ו 25,000 ₪ ומע"מ למדינה.

כפי שהצדדים יודעים התיק קבוע להמשך הוכחות בשאלת גובה הנזק ליום 4.2.04 ש. 9:00.

ניתן היום, כ"ד בטבת תשס"ד (18 בינואר 2004), בהעדר הצדדים. המזכירות תמציא העתק פסק הדין לב"כ הצדדים.

מיכאלה שידלובסקי אור, שופטת

