



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 23432-02-14 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

1 לפני כבוד השופט רמי אמיר

התובעים
1. אריה ננקין
2. אסתר ננקין
3. גל זניר
4. ענבר אמילי זניר
ע"י ב"כ עו"ד כרמי בוסתנאי, עו"ד יניר קינן ועו"ד עומר בוסתנאי

נגד

הנתבעים
1. אקו טיולי שטח בע"מ
2. יריב עירון
3. הכשרה חברה לביטוח בע"מ
ע"י ב"כ עו"ד אפרים נווה, עו"ד סיוון סודאי ועו"ד ג'ני זעירא

פסק דין

2

3

פתח דבר: התאונה, הצדדים, וההליכים המשפטיים

4

5 1. כלנית אלי ננקין ז"ל ("כלנית") ודורית זניר ז"ל ("דורית"), תושבות ואזרחיות ישראל, יצאו

6 עם קבוצת מטיילים ישראלים בקיץ 2012 לטיול מאורגן בדרום אמריקה ("הטיול").

7 כחלק מתכנית הטיול, יצאו כל המשתתפים לטיול ג'יפים של שלושה ימים במדבריות המלח

8 של בוליביה, הידועות בשם ה"סלאר". המשתתפים נסעו בחמישה ג'יפים. כלנית ודורית

9 נסעו בג'יפ הרביעי.

10 בצהרי יום 26.7.12, הוא היום השני לטיול הג'יפים, התהפך הג'יפ הרביעי. ארבעת נוסעיו -

11 כלנית ודורית, ובני הזוג שנקר - הועפו מהג'יפ. הנהג, שהיה חגור בחגורת בטיחות, נותר

12 בג'יפ.

13 דורית הוטלה למרחוק, נפגעה קשה, ונפטרה במקום.

14 כלנית נלכדה מתחת לג'יפ ההפוך ואיבדה את הכרתה; לאחר שהג'יפ הועמד על גלגליו

15 חולצה כלנית והובהלה באמצעות ג'יפ אחר למרפאה בעיירה קרובה; שם הועלתה על מטוס

16 לצורך פינויה לבית חולים בעיר הגדולה; אלא שבטרם המריא המטוס נפטרה גם כלנית.

17 דורית הייתה בת 49 במותה.

18 כלנית הייתה בת 46 במותה.

19

20 2. התובעים 1-2 הם הוריה ויורשיה היחידים של כלנית.

21 התובעים 3-4 הם ילדיה ויורשיה היחידים של דורית.

22 התביעה שלפניי היא תביעת פיצויים של התובעים כיורשים, בשל מותן של כלנית ודורית.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

3. הנתבעת 1 היא חברת הטיולים הישראלית "אקו טיולי שטח בע"מ" ("אקו"), והיא זו שארגנה, שיווקה ומכרה בישראל את הטיול האמור למשתתפים הישראליים, ובכלל זה לכלנית ולדורית.
- הנתבעת 2, יריב עירון ("יריב" או "המדריך"), הוא מדריך טיולים במקצועו, ועובד של אקו בזמנים הרלוונטיים, אשר יצא לטיול כמדריך הישראלי מטעם אקו.
- הנתבעת 3, הכשרה חברה לביטוח בע"מ, היא חברת הביטוח של אקו, אשר בין היתר ביטחה את אחריותה של אקו בקשר עם הטיול.
4. הנתבעים הגישו הודעת צד ג' כנגד שישה גורמים זרים, לאחר קבלת היתר המצאה מחוץ לתחום.
- צדדי ג' 1-2 הם חברת התיירות הפרואנית "WYRA" והבעלים והמנהלת הפרואנית שלה, גבי ליו אספינוזה ("ווירה" ו"ליו", בהתאמה). ווירה וליו היו המארגנות הראשיות של הטיול בכללותו, כקבלן עצמאי של אקו.
- צדדי ג' 3-4, חברת ההסעות הבוליביאנית ANDREA TOURS, והבעלים והמנהלת הבוליביאנית שלה, הגב' פטריסיה לופז איאווירי (להלן ביחד "אנדראה"), הן אלו שסיפקו לוירה, כקבלני משנה, את שירותי ההסעה לצורך טיול הגייפים בסלאר, קרי את הגייפים ואת הנהגים.
- צד ג' 5, EINAR FLORES LUPEZ היה הנהג הבוליביאני של הגייפ הרביעי שהתהפך, ואשר בו נסעו כלנית ודורית ("הנהג").
- צד ג' 6, CREDINFORM INTERNATIONAL, היא חברת הביטוח הבוליביאנית שביטחה את אנדראה ואת הנהג.
- ההודעה נגד צדדי ג' 1-5 נמחקה לנוכח הכשלון בביצוע המסירה לפי תנאי ההיתר; בעוד שבהודעה נגד צד ג' 6 ניתן פסק דין מותנה בהיעדר הגנה.
- לא הזכרתי את צדדי ג' אלו, ואת ההליכים שנפתחו נגדם וכבר הסתיימו כאמור לעיל, אלא משום הרלוונטיות של אותם צדדים לתביעה העיקרית, למערכת היחסים שבין התובעים לבין הנתבעים, ולשאלות שביניהם, שצריכות הכרעה.

הדין החל על התביעה ויישומו בענייננו

5. מלכתחילה עלתה בין הצדדים למשפט שאלת הדין החל על התביעה.
- התובעים טענו, כי הדין שצריך לחול הוא הדין הישראלי, בין בשל מעשים או מחדלים שנעשו בישראל, ובין מכוח חריגים לכלל ברירת הדין.
- הנתבעים טענו, לעומת זאת, כי הדין שחל הוא הדין הבוליביאני, לנוכח כלל ברירת הדין בנויקין שנוהג בישראל – דין מקום ביצוע העוולה.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

6. אכן, מאז הלכת ינון (ע"א 1432/03 ינון נ' קרעאן (1.9.04), דנ"א 9524/04 ינון נ' קרעאן
 2 (23.2.05)), וביתר שאת מאז הלכת סקאלר (דנ"א 4655/09 סקאלר נ' יובינר (25.10.11) –
 3 כלל ברירת הדין בנזיקין קובע, כי הדין יהא דין מקום ביצוע העוולה lex loci delicti,
 4 בכפוף לחריג מטעמי צדק. הנתון של "מקום מושב משותף" נדחה ולא התקבל על דעת בית
 5 המשפט העליון כחריג מספיק כשלעצמו לעניין זה. והחריג של "תקנת ציבור חיצונית", לפיו
 6 תיפסל תחולתו של הדין הזר בשל כללי תקנת הציבור של הפורום – חריג זה הוכר כחריג
 7 לגיטימי מטעמי צדק, אך היקפו ותחולתו צומצמו עד מאוד.
 8 בהשלכה ישירה לענייננו - הדין שצריך לחול ביחס לתאונה שארעה בבוליביה הוא דין מקום
 9 העוולה, דהיינו הדין הבוליביאני.
 10 הטענות לתחולת החריג של "תקנת ציבור חיצונית" לא היו מבוססות בענייננו – כך ולו
 11 מהטעם, שלא הוכח, ואף נסתר בראיות, שהדין הבוליביאני קובע משטר משפטי מקפח
 12 ביותר במקרה של תאונת דרכים, הכול כפי שיובהר בהמשך.
 13
 14 7. במאמר מוסגר אציין, כי כשלעצמי סברתי, שניתן היה לבחון את תחולתו בענייננו של הכלל
 15 הידוע במשפט הבינלאומי הפרטי ככלל הפיצול depecage. לעניין זה ראו: **וסרשטיין**
 16 **פסברג, משפט בין לאומי פרטי**, כרך ב', עמ' 1588-1591.
 17 כלל זה מאפשר את פיצול הדינים לפי מרכיביה הנפרדים של עילת התביעה. לעיתים מדובר
 18 בפיצול הדינים בהתאם לפיצול הטריטוריאלי בין המעשה לבין הנזק. ואולם לעיתים ניתן
 19 לפצל גם בין המעשים, ככל שהם נפרדים זה מזה באופן ברור, ונעשו בטריטוריות שונות.
 20 ואם היינו מחילים בענייננו את כלל הפיצול האמור – אזי ניתן היה לבחון לפי הדין
 21 הישראלי את אותם מעשים ומחדלים של הנתבעים, שנעשו ונשלמו עוד בישראל בטרם
 22 היציאה לטיול; כך, משום שהדין הישראלי היה דין מקום ביצוע העוולה ביחס לאותם
 23 מעשים.
 24 תחולתה של דוקטרינה זו לא נבחנה עד כה במשפט הישראלי. אך מסיבות שיובהרו להלן,
 25 ניתן להשאיר זאת לעת מצוא, ולא להידרש לכך כעת.
 26
 27 8. מכל מקום, כיוון שהדין שחל בענייננו הוא הדין הבוליביאני – צריך היה להוכיחו, משום
 28 שמדובר בדין זר שדינו כעניין שבעובדה. כמו כן, כיוון שהטוענים לדין הזר ומי שביקשו
 29 להסתמך עליו הם הנתבעים, הרי שנטל ההוכחה רבץ עליהם. ואמנם, הנתבעים נדרשו
 30 לעניין זה, והגישו חוות דעת מומחה לדין הבוליביאני של עו"ד מריה סנדרה רמירז
 31 מבוליביה.
 32 מתוך עיון באותה חוות דעת מומחה למדנו, כי הדין הבוליביאני קובע אחריות לנזקי
 33 תאונות בכלל ותאונות דרכים בפרט, על בסיס דיני הנזיקין, דיני המסחר ודין אזרחי נגרר
 34 לפלילי. האחריות מבוססת בראש וראשונה על אשמה, ו"אשמה" לעניין זה היא רשלנות,
 35 חוסר זהירות, ואי-ציות לחוקי התעבורה המקומיים. מעביד אחראי לנזקים שגרם עובדו.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

- 1 ייתכנו מספר מעוולים, ותיתכן אחריות נפרדת של מעוולים שונים. ובמקרה של כמה
2 מעוולים, תהיה האחריות סולידרית, וניתן יהיה לתבוע כל אחד מהם בנפרד ולהיפרע ממנו
3 בנפרד כדי מלוא הנזק. פיצויים בדין הבוליביאני נפסקים על יסוד הראיות, אך זאת בכפוף
4 לשיקול דעת של בית המשפט ובהתייחס ליכולתו של החייב.
- 5 מתוך חוות הדעת למדנו גם, כי בצד האחריות המבוססת על אשמה ישנו גם משטר של
6 אחריות מוחלטת בתאונות דרכים: ביטוח חובה, עם פיצוי נומינלי נמוך מאוד למקרה מוות
7 בסך של כ-3,000 דולר. ואולם לפי חוות הדעת, אין מדובר בהסדר ממצה, השולל את הדין
8 הכללי בבוליביה ואת האחריות לתאונות על בסיס אשמה. ההיפך הוא הנכון. מדובר
9 בהסדר משלים, שמעניק "גיבוי", אמנם בסכום נמוך, למקרה שלמזיק האחראי בדין הכללי
10 אין יכולת כלכלית לממן את הפיצוי המלא. לשון אחר, אין בבוליביה כלל המקביל לייחוד
11 העילה, הנוהג במשפטנו ביחס שבין חוק הפלג"ד לבין פקודת הנזיקין.
- 12 לאור דברים אלו החליט ב"כ התובעים, ובצדק, שלא לחקור את המומחית מטעם
13 הנתבעים, ובחר דווקא להסתמך על חוות הדעת שלה.
- 14
- 15 9. השורה התחתונה היא, שהוכח, ולמעשה מדובר בעובדה מוסכמת, שהאחריות הנזיקית
16 העיקרית לפיצויים בשל מוות בתאונות דרכים לפי הדין הבוליביאני, היא אחריות
17 שמבוססת בראש וראשונה על אשמה, דהיינו על רשלנות.
- 18
- 19 10. זאת ועוד, משהוכח והוסכם, שהדין הבוליביאני קובע אחריות על בסיס רשלנות – אזי ככל
20 שאין בו, או לא הוכחו לגביו, כל הסדרים מפורטים לעניינים אלו ואחרים שעומדים על
21 הפרק, ניתן להשלים זאת מדיני הנזיקין הישראליים, מכוחה של חזקת שוויון הדינים.
- 22 והנה, לא הוכח בפניי באופן פוזיטיבי כל הסדר בדין הבוליביאני לאחריותו של פלוני
23 למעשיו של אלמוני, למעט האחריות של המעביד למעשי עובדו. ומצד שני, גם לא הוכח
24 שהסדר האחריות של המעביד מהווה הסדר שלילי ביחס לסוגיה הכללית של אחריות
25 למעשי הזולת.
- 26 לכן יחול בענייננו, דרך חזקת שוויון הדינים, הכלל הקבוע בסעיף 15 לפקודת הנזיקין –
27 שבעל חוזה אינו אחראי למעשיו של קבלן עצמאי, שנשכר לעשות עבורו את המעשה, אלא
28 בהתקיים החריגים הקבועים בסעיף זה לכלל אי-האחריות למעשי הקבלן העצמאי.
- 29
- 30 11. בענייננו, לא היה חולק על אחריותה של אקו (הנתבעת 1) לכל מעשה או מחדל של המדריך
31 יריב (הנתבע 2), שהיה עובדה של אקו והמדריך מטעמה. ואמנם, הם יוצגו יחדיו, לא נפעה
32 ביניהם כל חזית, ואקו לא התנערה מהמדריך. מוסכמה זו הולמת את הדין הבוליביאני,
33 הקובע את אחריות המעביד למעשי העובד, וגם את הדין הישראלי בעניין זה.
- 34 לעומת זאת, אקו כפרה בכל אחריות למעשים ואו מחדלים נטענים של צדדי ג' (ווירה וליז);
35 אנדראה והנהג, שהיו קבלנים עצמאיים שלה, וקבלני משנה של הקבלן הראשי (בהתאמה).



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 23432-02-14 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

כפירה זו תואמת להוראת סעיף 15 לפקודת הנזיקין; והתובעים אף לא טענו בכתב התביעה המתוקן לתחולת חריגי סעיף 15 לפקודת הנזיקין. כך, אף שמהבחינה העובדתית טענו התובעים להתרשלות של אקו בבחירת הקבלן הראשי, ווירה וליז. מכל מקום, התובעים לא הביאו כל ראיות לרשלנות ישירה של ווירה וליז, באופן שיכול היה להוסיף דבר מה על הרשלנות הישירה המיוחסת לנתבעים עצמם. אשר על כן, אין לייחס לנתבעים במסגרת תביעה זו כל אחריות בגין רשלנות נטענת של הקבלנים העצמאיים צדדי ג'. ואולם, כאמור לעיל, בהחלט יש לבדוק את הטענות לרשלנות ישירה של הנתבעים עצמם, לרבות בשל בחירה רשלנית באותם קבלנים, וכך אעשה.

הגורמים לתאונה וטענות התביעה

12. בטרם אפנה לטענות התביעה גופה, דהיינו לרשלנות הנטענת של הנתבעים עצמם, אקדים ואפתח בתיאור הגורם הישיר למותן של כלנית ודורית – גורם שלמעשה מוסכם על שני הצדדים. משטרת בוליביה חקרה את התאונה וגיבשה את מסקנותיה בדו"ח מסכם. הדו"ח הוגש על ידי שני הצדדים בתיקי המוצגים שלהם – התובעים במוצג 6, והנתבעים במוצג ז'. מדובר בדו"ח מקצועי של גורם מוסמך שחקר ובדק את העובדות; שני הצדדים הגישו אותו ונסמכו עליו כאמור; ולכן יש לראותו כחוות דעת מוסכמת ומחייבת. והנה, אותו דו"ח משטרתי קובע, שהגורם לתאונה היה בעיקרו הגורם האנושי – טעות וחוסר זהירות של הנהג בנהיגת הג'יפ, בשים לב לתנאי השטח; ואי-הקפדה שלו על הוראות החוק בעניין בטיחות הנוסעים בקשר לחגורות הבטיחות. בצד זאת ציינה המשטרה גורם נוסף, משני, והוא חוסר מעש מצד רשויות המדינה בשיפור תשתיות התחבורה באזור. להבנתי, מדובר כאן בהבעת ביקורת במישור הציבורי על התנהלות הממשלה הבוליביאנית, ולא קביעת אחריות ברמה המשפטית. אך בכל מקרה, מסקנה זו אינה מעלה ואינה מורידה דבר לענייננו.

13. מן המקובץ עולה, כי הנהג היה אחראי ברשלנות לתאונה. כפועל יוצא מכך, ולפי הדין הבוליביאני שחל בעניין, ניתן היה לכאורה לחייבו בפיצויים כלפי התובעים דנן, יורשי המנוחות. עוד עולה מכך לכאורה, כי גם אנדראה, מעבידתו של הנהג, אחראית לפי הדין הבוליביאני למעשיו, וחבה בפיצויים כלפי התובעים. הדגשתי שמדובר במסקנות לכאוריות, משום שהנהג ואנדראה לא נתבעו ע"י התובעים; הם לא היו צד למשפט, מאחר והודעת צד ג' נגדם נמחקה; וממילא הם לא הסכימו לקבילות דו"ח המשטרה הבוליביאנית.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 23432-02-14 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

ואולם ביחסים שבין התובעים לבין הנתבעים, אחריות זאת של הנהג ושל אנדראה לקרות התאונה חייבת להיות בגדר מוסכמה.
דא עקא, שהנהג ואנדראה לא היו עובדים של הנתבעים אלא קבלנים עצמאיים, כקבלני משנה של הקבלנית הראשית של הנתבעים; ולכן, ולאור ניתוח הדין כאמור לעיל, אין הנתבעים אחראים למעשיהם, ואין הם חבים בחבותם.

14. אעבור לבחינת הטענות בגידרה הלגיטימי של התביעה, דהיינו רשלנות נטענת של הנתבעים עצמם – בין בארץ, בטרם יציאת הטיול לדרכו; ובין בבוליביה, בעת שהטיול נערך. אך זאת לזכור, כי יש להקפיד ולדון רק בטענות שנטענו גם בסיכומים וגם בתביעה עצמה. מה שלא נטען בסיכומים – נזנח. ומה שלא נטען בכתב התביעה המתוקן – אינו מותר, לנוכח התנגדות הנתבעים לכל שינוי והרחבת חזית.
באופן ספציפי אקדים ואתייחס לטענת התביעה בדבר הפרת חובה חקוקה, בשל אי-גילוי מידע שחובה לגלותו, לפי הנטען, בהתאם לתקנות שירותי תיירות (חובת גילוי נאות), התשס"ג-2003 וחוק הגנת הצרכן, התשמ"א-1981.
טענה זו אינה יכולה לעמוד כמות שהיא. ב"כ התובעים אמנם טען זאת בסיכומיו, אך אין כל זכר להפרת חובה חקוקה בכתב התביעה המתוקן, בניגוד להוראת תקנה 74(א) לתקנות סדר הדין האזרחי, התשמ"ד-1984. בצד זאת אבהיר, כי עצם המחדלים בגילוי המידע ייבחנו לגופם, ככל שהם נטענו בתביעה ובסיכומים, לפי אמות המידה של עוולת הרשלנות.

15. ב"כ התובעים ריכז את טענותיו בשלושה מישורים:

א. מחדלים באי-מתן מידע ואזהרות למטיילים בטרם היציאה לטיול מהארץ:

- שמארגני ומפעילי הטיול הם קבלנים עצמאיים, ואקו היא רק מתווכת.
- שאין כיסוי ביטוחי מתאים.
- שהטיול מסוכן במיוחד (בשל תנאי השטח והנהיגה, ובשל בעייתיות בחילוץ).

ב. מחדלים בהיערכות לטיול ובאירגונו בטרם היציאה מהארץ:

- בחירה רשלנית במארגנת הטיול המקומית, ובחברת הגיפים והנהגים.
- הימנעות מדרישה לרכב מינהלה.
- חוסר היערכות לחילוץ מוטס בשעת צרה.

ג. מחדלים בעת ניהול הטיול בבוליביה ע"י המדריך יריב:

- העדר אזהרה ופיקוח בעניין חגורות בטיחות.
- העמסת יתר מסוכנת על הגיפים.
- העדר הקפדה על נוהל שיירה.
- העדר פיקוח על מהירות הנהיגה.
- סירוב להיעזר ברופא-מטייל בעת החילוץ.

אבחן את הטענות לפי סדרן.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

מחדלים באי-מתן מידע ואזהרות למטיילים בטרם היציאה לטיול מהארץ

16. טענות התביעה במישור זה מתמצות בכך, שהנתבעת אקו הפרה חובת גילוי ומתן מידע לנרשמים לטיול; וכי אילו נתנה את המידע, יש להניח שהמנוחות היו בוחרות שלא לצאת לטיול, וכך היה נמנע מותן. אקדים ואציין, כי לא הובאה לפני כל ראיה ממשית, שהמנוחות היו נמנעות מלצאת לטיול אילו ידעו את אותו מידע או שמעו את אותן אזהרות. כך לגבי המנוחות עצמן; וכך גם לגבי שאר המשתתפים, כאינדיקציה אפשרית להלך מחשבה סביר. לכן, וכבר מטעם זה יש לדחות את כל טענות התביעה במישור זה. אלא שגם לעצם העניין אין ממש בטענות התביעה בהקשר זה.

אי-גילוי שמארגני ומפעילי הטיול הם קבלנים עצמאיים, ואקו היא רק מתווכת

17. טענת התביעה הזו אינה מועילה לתובעים, ומכמה טעמים. ראשית, העובדה שלא גולתה כלל אינה עובדה נכונה ואמיתית. אקו איננה מתווכת גרידא, ויש לה קירבה ומעורבות ממשית בטיול. אמנם נכון, שמנכ"ל הנתבעת רז (בסעיף 8 לתצהירו) והמדריך יריב (בסעיף 16 לתצהירו) ניסו לומר, שאקו היא רק "מקשרת ומתווכת", וזאת במטרה להרחיק ממנה כל אחריות. ואולם למרות ניסיונות אלו, האמת היא, שאקו היא המארגנת הראשית של הטיול, ולא רק מתווכת שקנתה "טיול מדף" ושיווקה אותו ללקוחות שפנו אליה. מדובר ב"טיול ישראלי" של מארגנת ישראלית למטיילים ישראלים. אלא שלצורך ארגון וביצוע הטיול, התקשרה אקו עם סוכנות הנסיעות הפוראנית ווירה, בניהולה של ליז. ווירה היא הסוכנות המקומית שבנתה וארגנה עבור אקו את הטיול. לשם כך התקשרה ווירה עם ספקי משנה מקומיים, ובפרט התקשרה עם חברת ההסעות הבוליביאנית אנדראה לצורך אותו חלק של הטיול שנערך במדבריות הסלאר. ואולם אקו לא יצאה בכך מהתמונה, ולא חדלה מלהיות המארגנת הראשית. זאת ועוד, וכפי שהתחייבה בפני לקוחותיה, אקו שלחה מטעמה מדריך ישראלי, שליווה והדריך את כל הטיול, ואף הייתה לו סמכות ושליטה במקום על הנהגים, לרבות הסמכות להפסיק את הטיול ולנהל את הפינוי, כפי שאכן קרה. כמו כן, אקו היא זו שמכרה את הטיול למשתתפים בו, כשהקשר החוזי שלהם הוא מולה ולא מול ווירה. כל העובדות דלעיל לא היו במחלוקת. ולעניין המשמעות המשפטית שלהן, עמדתי היא, כאמור, שאקו אינה מתווכת גרידא, אלא המארגנת הראשית של הטיול, עם אחריות של מארגנת ראשית, כפי שנראה בהמשך. כך, אף שאת הארגון בפועל היא ביצעה באמצעות קבלן עצמאי מקומי, ווירה.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

שנית, עצם הפרקטיקה של ארגון טיולים בחו"ל, במיוחד בארצות רחוקות ומאתגרות, ע"י שימוש והיעזרות בספק מקומי לשירותי תיירות, שפועל כקבלן עצמאי, ואף לוקח בעצמו ספקי משנה עצמאיים – היא פרקטיקה מקובלת וסבירה. אישר זאת גם עד ההגנה העצמאי, איתמר ניר, מנהל החברה המתחרה פגסוס, שכך נוהג השוק כולו, וכך מבינים גם כל המטיילים (עמ' 365-367).

ושלישית, עצם ההפעלה של הטיול באמצעות גורמים מקומיים הובאה לידיעת המטיילים בטרם רכישת הטיול והיציאה מהארץ. עוד בדפי המידע וההסבר שחולקו למטיילים (מוצג תביעה 8) נכתב במפורש ע"י אקו, כי "אנחנו עובדים עם נותני שירותים מהשורה הראשונה". אמת, אקו לא פירטה מי הם אותם נותני השירותים המקומיים, ולא מסרה למשתתפים, שהגורם המרכזי שמארגן את הטיול הוא דווקא חברת ווירה הפראנית בניהולה של ליו (עמ' 252-254). אך מעבר לכך שאינני סבור, שדיווח מראש על זהותו של ספק השירותים המקומי הוא דבר שנדרש וחובה לעשותו – הרי אין כל טענה שמי מהמשתתפים, ובפרט המנוחות, ביקשו לדעת את זהותם של אותם נותני שירותים מקומיים, אף שהם ידעו מראש על קיומם.

אי-גילוי שאין כיסוי ביטוחי מתאים

18. גם טענה זו אינה נכונה, וזאת בשני רבדים, עובדתי ומשפטי. ראשית, ומהבחינה העובדתית – אקו ציינה במפורש בדפי המידע שחולקו למטיילים (מוצג התביעה 8), כי "על המטיילים לרכוש ביטוח רפואי למשך כל זמן הטיול. הביטוח צריך לכלול הטסה רפואית וחילוץ מן השטח. מנסיוננו איננו ממליצים להסתפק בביטוח של חברות האשראי". גם במסמך ההתקשרות בין אקו לבין המטיילים (מוצג תביעה 9) נכתב במפורש, בסעיף 6, כי "כל מטייל חייב לבטח את עצמו בביטוח רפואי וביטוח מטען מתאימים, כולל ביטוח ביטול ו/או קיצור נסיעה, הטסה רפואית וחילוץ מן השטח, וכל ההרחבות הנדרשות". אקו אף הוסיפה בסעיף 6.6 לאותו מסמך, בקשר לתביעות פיצוי ביטוחי, כי "החברה לא תהיה צד לתביעה או לכל טענה אפשרית". רוצה לומר: גילוי שאין כיסוי ביטוחי, ושהאחריות לעשיית ביטוח היא על המטיילים – גילוי כזה ניתן גם ניתן.

שנית, ומהבחינה המשפטית – אקו הייתה חייבת להפנות את תשומת הלב, כפי שעשתה, לצורך בביטוח רפואי, כולל פינוי מוטס וחילוץ מהשטח. ואולם אקו לא הייתה חייבת, ואין לצפות ממנה, להתריע בפני המטיילים ולהמליץ להם לעשות ביטוח חיים, ביטוח נכות, ביטוח אבדן הכנסות, ביטוח תאונות וביטוח מחלות וכיוצ"ב כל ביטוחים כלליים.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

אקו היא מארגנת טיולים, ומכאן נגזרת חובתה לפרט ולהתריע על צרכי הביטוח הספציפי שנוגע במישרין לטיול, לסיכוניו המיוחדים, ולצורך האופרטיבי להשלימו בבטחה גם אם מתעוררת תקלה ויש לטפל בה. לכן חייבת הייתה אקו להתריע בפני המטיילים, כפי שעשתה, שעליהם לעשות ביטוח רפואי כולל חילוף ופינוי מוטס. ואולם אקו איננה סוכנת או יועצת ביטוח כללית. אין היא מכירה או אמורה להכיר את תיקי הביטוח ואת מדיניות הביטוח האישית של כל אחד ואחד מהמטיילים באופן פרטי. אין היא אמורה לחוות דעה באשר לכיסוי הביטוחי הכללי, שראוי או כדאי לכל מטייל לעשות, כשהוא נמצא בארצות היעד שמחוץ לישראל. וכשם שאיננו מצפים מחברת תעופה להתריע בפני נוסעיה, איזה ביטוחים כלליים כדאי להם לעשות לנוכח המשטר המשפטי השונה בארץ היעד של טיסתם – כך לא נדרוש זאת גם ממארגנת הטיול המאורגן.

אי-גילוי שהטיול מסוכן במיוחד (בשל תנאי השטח והנהיגה, ובשל בעייתיות בחילוף)

19. כאן מדובר במספר עניינים עובדתיים, שאלבא דב"כ התובעים, עשו את הטיול למסוכן ביותר; וכי לכן הייתה אקו חייבת להתריע על כך בפני המטיילים מלכתחילה. גם דינה של טענה זו, כמו קודמותיה, להידחות. לצורך העניין אבחן תחילה מה נאמר למשתתפים, ולאחר מכן אעבור לעניין אי-הגילוי של שתי הסכנות המיוחדות שבכותרת.

20. אלו אזהרות נמסרו למטיילים מראש?

אקו עדכנה את המטיילים מראש בדבר טיבו של הטיול בסלאר, ובדבר סכנה רפואית מיוחדת הכרוכה בו ומחייבת הערכות אישיות מוקדמת. גם במסמכי המידע וההסבר שחולקו למשתתפים בטיול, וגם במפגש ההכנה עם המדריך יריב, נאמר למטיילים במפורש, שהטיול בכללותו משלב "טבע ואתגר" וחוויות של "טיול תרמילאים", וכי שלושת הימים במדבריות הסלע יהיו "טיול ג'יפים בשטח". באופן מיוחד הודגש, גם בכתב וגם בעל פה, שטיול הג'יפים בסלאר יהיה בגובה רב מאוד, דבר שיש לו השלכות בריאותיות, ולכן התבקשו כל המטיילים "להתייעץ עם רופא לפני יציאתם לטיול".

לעובדות דלעיל, ראו: מוצג תביעה 8; תצהיר יריב בסעיפים 27-31, ועדותו בעמ' 226-230; עדות מנכ"ל הנתבעת רז בעמ' 313, 326, 328; ועדות המטייל כץ בעמ' 388. ואולם האם אין די בכך? האם נדרשה אזהרה נוספת בדבר סכנות מיוחדות נוספות, הנובעות מתנאי השטח והנהיגה או מהבעייתיות בחילוף?



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

21. העדר התראה על סכנה מיוחדת בשל תנאי השטח והנהיגה
- אקו לא הזהירה את המשתתפים מסכנה מיוחדת הנובעת מתנאי השטח והנהיגה בטיול הסלאר. אולם לדידי, אקו לא הסתירה כל דבר שכזה, משום שלא היה כל דבר להסתירו. טיול הגיפים בסלאר איננו טיול מסוכן באופן מיוחד מבחינת תנאי השטח והנהיגה; ולכל הפחות יש לומר, שהתובעים לא הוכיחו כל סכנה מיוחדת כזו.
- אכן, לא מדובר בנסיעה באוטובאן הגרמני עם מכוניות סאלון של מרצדס או וולוו, כי אם בנסיעת שטח בגיפים על גבי שבילים לא סלולים. אך מדובר בנסיעה במישורים ובמרחבים גדולים, ולא בדרכי עקלתון על סף תהום. גם משך הנסיעה והמרחקים הגדולים אינם יוצרים סיכון מיוחד; ולשם ההשוואה אציין, שחציית ארה"ב מחוף לחוף ארוכה יותר ונמשכת זמן רב יותר. הטיול בסלאר הוא טיול ידוע ומוכר, המסלול פופולארי ומתויר מאוד, גם ע"י קבוצות וגם ע"י בודדים (תצהיר המנכ"ל רז, סעיף 9). והטיול הזה בסלאר איננו מסוכן במיוחד מבחינת תנאי השטח והנהיגה יותר מכל טיול גיפים אחר בנגב, בסיני, בבוליביה או ברומניה (המדריך יריב, עמ' 228-235; המנכ"ל רז, עמ' 313-314). בסופו של יום, גם העד המומחה מטעם התביעה, פביאן ספיר, נאלץ לאשר כי "לא אמרתי שהטיול מסוכן על הקצה" (עמ' 11).
- למעשה, לא הובאה בפני כל ראיה למסוכנות מיוחדת בטיול הזה לעומת טיולי גיפים אחרים מבחינת תנאי השטח והנהיגה. כך, למעט אמירה מפי השמועה בסעיף 10 לחוות דעתו של מומחה התביעה הנוסף, גיא גוטליב, כי "מפי עדויות המטיילים עולה" שתנאי הדרך היו קשים. לאמירה כזו אין מקום במסמך המתיימר להיות חוות דעת מומחה לעניין בטיחות בטיולים, וחבל שנכתבה. אך חמור מכך, בחקירתו הנגדית של אותו מומחה הסתבר, שהוא מעולם לא הדריך ולא היה במדבריות הסלאר (עמ' 139). ממש כך! מבחינתי, הדבר משליך על המהימנות והמשקל של כל חוות דעתו ועדותו של גוטליב, ואינני נכון לסמוך עליו כלל.
- גם הטענה, שמעת לעת התרחשו תאונות במדבריות הסלאר, אינה מצביעה באופן מבוסס על מסוכנות מיוחדת שחייבה אזהרה מיוחדת. לא הובאו בפני כל נתונים מספריים מדויקים לעניין זה. לא נעשתה כל השוואה סטטיסטית ומקצועית בעניין, למשל בהשוואה למספר ולאחוזי תאונות הדרכים הקטלניות בכבישי הארץ. רק לשם השלמת התמונה ואיזונה, אפנה לעמדתו של המדריך יריב, הנוגדת לעמדת התביעה בעניין זה (עמ' 231-233); אף שגם לדברים אלה אין בעיני כל ערך ראיתי מקצועי.
- לסיכום, הטענה למסוכנות מיוחדת בשל תנאי השטח והנהיגה היא טענה בעלמא; ולא הייתה כל חובה של אקו להזהיר את המטיילים מפני כל סכנה מיוחדת כזאת, שכלל לא הוכחה בפניי כאמור לעיל.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 23432-02-14 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

22. העדר התראה על סכנה מיוחדת בשל בעייתיות אפשרית בחילוץ

עצם החילוץ מהסלאר הוא עניין שונה ונפרד, שאתייחס אליו לעומק בהמשך, במסגרת הדיון ברשלנות הנטענת של אקו בהיערכות מראש לאפשרות של חילוץ בשעת צרה.

ואולם לצורך הדיון כעת, עליי לבדוק רק זאת: מה נמסר בעניין זה למטיילים מבעוד מועד? האם אקו הפנתה את תשומת ליבם במידה מספקת לנושא זה? והאם הייתה לכך השפעה אפשרית על בחירתם לצאת לטיול?

במסמכים שאקו מסרה למטיילים, גם מלכתחילה וגם בעת מפגש ההכרות בארץ עם המדריך יריב (מוצג תביעה 8), נאמר במפורש שמדובר "במדינות עולם שלישי"; והמטיילים הופנו שם מספר פעמים לצורך בעשיית ביטוח רפואי, כולל "פינוי מוטס וחילוץ מהשטח".

יש כאן אמירה בדבר הצורך האפשרי בחילוץ מהשטח ובפינוי מוטס בתנאי עולם שלישי. מצד שני, אין כאן אזהרה ברורה ומפורשת של אקו למטיילים, בדבר בעייתיות שיכולה להיות כרוכה בחילוץ כזה. אישר זאת המנכ"ל רו בחקירתו הנגדית (עמ' 312-313, 317, 328).

אכן, שאלת החילוץ בשעת צרה היא שאלה חשובה בכל טיול שטח; החילוץ בסלאר הוא מורכב, אף שקיימות מספר דרכים אלטרנטיביות לחילוץ, בין מוטס ובין ברכב; וכל בעייתיות בחילוץ, ככל שהיא מתעוררת, היא פקטור מגביר סיכון. אישרו זאת כל עדי ההגנה: המדריך יריב (עמ' 236-239), המנכ"ל רו (עמ' 316), ומנהל פגסוס איתמר (עמ' 373, 379). בצד זאת אציין, שאף אחד ממומחי התביעה לעניין הבטיחות בטיולים לא אמר דבר וחצי דבר בסוגיה זו, ולא הציע שנפלו כל חוסר או בעייתיות בגילוי שניתן בעניין זה.

מכל מקום, בהינתן חשיבות הנושא, השאלה העומדת לפתחי היא שאלה נורמטיבית יותר מאשר עובדתית: האם די היה בדברים שהציגה אקו בפני המטיילים, לעניין הצורך האפשרי בחילוץ מהשטח ובפינוי מוטס בתנאי עולם שלישי? או שמא נדרשה אזהרה ברורה יותר? אני מסכים שעדיף ורצוי להרחיב יותר בעניין הקשיים שיכולים להתעורר בחילוץ בשעת צרה. ואולם אין לומר באופן נחרץ, שהרחבה כזו, מעבר למה שנמסר למטיילים, היא בגדר סטנדרט גילוי מחייב; ואין לומר, שאקו התרשלה בכך. אחרי ככלות הכל, מדובר במטיילים בוגרים; חלקם (ובכלל זה המנוחות) השתתפו כבר בטיולים של אקו, שכולם טיולי עולם שלישי; ועיקרי הדברים נאמרו להם והונחו "על השולחן", במסגרת ההתראה על הצורך בביטוח של חילוץ מוטס מהשטח ועל תנאי העולם השלישי.

זאת ועוד, אף בהסתכלות בדיעבד, ובמצב שהדברים כבר ידועים להם – אף אחד מהמטיילים, שהגישו תצהירים מטעם התובעים, לא אמר בתצהירו או בעדותו, כי לא היה יוצא לטיול אילו סוגיית החילוץ חודדה בפניו ביתר שאת מלכתחילה. ד"ר פרקש, שהצהיר מטעם התובעים, אף ציין במפורש (סעיף 9 לתצהיר), כי בטרם היציאה לטיול הגיפים שאלה אשתו מה עושים "במידה ויקרה משהו בדרך", והמדריך השיב שהוא בקשר עם חיל



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

האוויר הבוליביאני. הנה כי כן, ד"ר פרקש ואשתו ידעו על האפשרות להידרש לחילוץ מוטס, ולמרות זאת לא נרתעו ויצאו לטיול כמתוכנן. יתרה מכך, גם התובע 1 (אביה של כלנית) וגם התובע 3 (בנה של דורית), הצהירו על עובדות אחרות שהיו משפיעות, לדעתם, על החלטת המנוחות לצאת או שלא לצאת לטיול (תחולת הדין הזר, והעדר ביטוח תאונות). ואולם שניהם נמנעו מלומר, כי כל הבהרה נוספת בעניין הקושי האפשרי בחילוץ הייתה יכולה להביא את המנוחות לשקול ולבחור שלא לצאת לטיול.

מחדלים בהיערכות לטיול ובאירגונו בטרם היציאה מהארץ

23. בפרק זה מרוכזות טענות התביעה כלפי הנתבעת אקו בגין מחדליה האופרטיביים, להבדיל מאלו שבאי-מתן מידע, בכל הנוגע להיערכות ולארגון הטיול עוד בישראל, בטרם צאתו של הטיול לדרך. מדובר בשלושה נושאים: בבחירת הגורם המארגן והמבצע בשטח, בהימנעות מלדרוש גייפ מנהלה, ובחוסר היערכות לחילוץ מוטס בשעת צרה. אבחן אותם אחד לאחד.

בחירה רשלנית בגורם המארגן והמבצע בשטח

24. אין חולק, שאקו בחרה בחברת התיירות הפרואנית ווירה, שבבעלות ובניהול ליו, כמארגנת הראשית של הטיול בכללותו; וכי ווירה בחרה בחברת ההסעות הבוליביאנית אנדראה כספק של הגייפים והנהגים לטיול הגייפים במדבריות הסלאר. התובעים טוענים, כי אקו התרשלה בבחירות אלו. לדידי, אין ממש בטענות אלו; והן אף הופרכו בראיות, כפי שיפורט להלן. ראשית, התובעים לא הצליחו להראות כל טעם במה התרשלה אקו בבחירות האמורות, ובוודאי שהתובעים לא הביאו כל ראיה לכך. עצם קרות התאונה איננה מהווה כל תמיכה ראיתית לטענה זו. שנית, הבחירה של אקו בווירה וליו הייתה בחירה מושכלת, אחראית וסבירה, שהתבססה על שני עשורים של עבודה משותפת. במהלך אותן שנים הדגמו ווירה וליו עבודה איכותית ואחראית, ובכלל זה ידע ויכולת בחירה בנותני שירותים מקומיים ברמה גבוהה. כמו כן, ווירה וליו דאגו במשך כל השנים, שבכל טיול שארגנו עבור אקו, יתלוו לטיול באופן אישי האופרייטורים ליו או בנה קני (בעל תואר ראשון בתיירות). ראו: תצהיר המנכ"ל רו (סעיפים 11, 15), ועדותו (עמ' 328-333); תצהיר המדריך יריב (סעיפים 18-20), ועדותו (עמ' 261-264, 282-283). גם המומחה מטעם התביעה, פביאן, אישר שווירה היא ספקית שירותים מוכרת בשוק, גם ביחס לפרו וגם ביחס לבוליביה ואקוודור (עמ' 27).



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

שלישית, נהוג ומקובל בטיולים מסוג זה, שהחברה המקומית שנבחרה כמארגנת הראשית, היא זו שבחרת את ספקי המשנה, משום שהיא זו שמכירה את השוק המקומי ואת איכותם של נותני השירותים בו. אשר על כן, העובדה שווירה, ולא אקו, היא שבחרה באנדראה כחברת ההסעות הבוליביאנית, שסיפקה את הגייפים והנהגים לטיול בסלאר – עובדה זו תואמת את הנהוג והמקובל בתחום, ולא נפל בכך כל פגם. לעניין זה ראו: עדות מומחה התביעה פביאן (עמ' 27, 29); תצהיר המנכ"ל רז (סעיפים 11, 15); תצהיר המדריך יריב (סעיפים 17-19); ועדות מנהל פגסוס איתמר (עמ' 365, 368).

ורביעית, ולמעלה מהנדרש, גם הבחירה של ווירה באנדראה הייתה בחירה סבירה בהחלט. אמת, מדובר בחברת הסעות שנשכרה בפעם ראשונה לטיול של אקו; ואולם המדריך יריב העיד, שהגייפים היו מצוינים, והנהגים שנשלחו ע"י אנדראה הם אותם נהגים טובים ומנוסים שעבדו עם אקו ויריב בעבר מטעם חברה מקומית אחרת (עמ' 267-269). גם מומחה התביעה פביאן אישר, שהגייפים ששלחה אנדראה היו מהסוג הטוב ביותר לטיולים מסוג זה, טויוטה לנדקרוזר (עמ' 8).

לסיכום, לא הוכחה כל רשלנות של אקו בבחירה בגורם המארגן ובגורם המבצע של הטיול.

הימנעות מדרישה לרכב מינהלה

25. טענת "רכב המינהלה" של התובעים מבוססת על כמה רבדים עוקבים כדלקמן: ראשית, שאקו התרשלה כאשר לא דרשה מלכתחילה מהמארגנת המקומית ווירה, שיצורף רכב מינהלה לטיול הגייפים, כמקובל בטיולים מסוג זה; שנית, שאילו עמדה אקו על דרישה כזו, והיה מצורף לטיול רכב מינהלה, אזי כל הציוד הכבד, שהיה מיועד לקבוצה כולה, היה מועמס על אותו רכב ולא על גגות הגייפים של המטיילים; ושלישית, שאם כך היה נעשה, אזי לא היה כל שינוי במרכז הכובד של הגייפים, וניתן היה למנוע את התאונה, וכך גם את מותן של כלנית ודורית.

אודה על אמת, כי טענה זו שבתה את ליבי בטרם שלב ההוכחות במשפט, ואף בראשיתו. שהרי לכאורה, די היה בהוצאה לא משמעותית בגין הוספת ג'יפ אחד ונהג אחד, כדי להקטין במידה רבה את סיכון ההתהפכות, סיכון שלמרבה הצער התממש וגרם למות השתיים.

ואולם תוך כדי ההוכחות, ובוודאי בשלב הסיכומים, נוכחתי לראות, כי אין ממש בטענה זו בנסיבות העניין שלפנינו; ולכל הפחות, כי היא לא הוכחה במידה מספקת כדי לבסס את אחריות הנתבעים ברשלנות. כך, אף שנותרתי בדעה אישית, שטוב וכדאי לנהוג כך בדרך כלל. אלא שאין זוהי נורמה מחייבת, ואין זו חובה שהפרתה עולה כדי רשלנות.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 23432-02-14 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

26. אקדים ואומר, כי לנדבך האחרון של טענת "רכב המינהלה" אתייחס בהמשך, בפרק הבא, בקשר עם הטענות לרשלנות ישירה בעת היציאה לטיול, כשהמדריך איפשר העמסת יתר של הגייפים. וכפי שאראה שם, לא הוכחה כל העמסת יתר, ולא הוכח כל קשר בין העמסת הגייפים לבין התאונה. לכן, וכבר מטעם זה, גם טענת "רכב המינהלה" נדונה לכישלון.
- ואולם טענת "רכב המינהלה" צריכה להידחות כבר בנדבך הראשון שלה - משום שלא הוכח כל סטנדרט מחייב של שימוש ברכבי מינהלה בטיולים מסוג זה; ואף הוכח פוזיטיבית, גם מפי עדי התביעה, שאין נוהגים כך ואין זה מקובל.
27. התביעה ביקשה להסתמך על חוות דעת של שני מומחים בתחום הבטיחות בטיולים, פביאן וגוטליב; ושניהם חיוו דעתם, כי בטיולים כאלה מקובל להשתמש ברכבי מינהלה, כדי להעמיס את הציוד המשותף הכבד על אותו רכב ולא על הגייפים של המטיילים. דא עקא, ששתי חוות הדעת הללו קרסו בחקירה הנגדית.
- פביאן נאלץ להודות, לאחר שהוצגו לו תמונות של טיולים שלו [נ/1], שהוא עצמו מוציא טיולים כאלה ללא רכבי מינהלה, ועם העמסה מסיבית על גגות הגייפים של המטיילים (עמ' 17-5). התשובה, שהוא פועל בניגוד לסטנדרט הבטיחותי הנדרש בעניין משום שהוא "צריך להתפרנס" (עמ' 8), היא תשובה מקוממת, שמבהירה גם מדוע אין לסמוך על חוות דעתו המקצועית.
- גם גוטליב, כמו פביאן, נאלץ להודות, לאחר שהוצג לו סרטון מטיול שלו, שהוא מוציא טיולים עם העמסה משמעותית על גגות הגייפים של המטיילים, לרבות העמסה של מיכלי מים (עמ' 185-189). וגם התשובה של גוטליב "אני לא יכול למנוע מאנשים", בהתייחס לטיול שהוא עצמו מוציא ומדריך בו (עמ' 187), היא תשובה מקוממת, המבהירה שאין לסמוך על חוות דעתו. זאת, בנוסף לעניין אחר שנוגע למהימנותו ולמקצועיותו, ואשר עליו עמדתי בפרק הקודם: שגוטליב נתן חוות דעת לגבי בטיחות טיול במדבריות הסלאר, כאשר הוא מעולם לא הדריך ולא היה שם כלל, וכשהוא נמנע מלציין זאת בחוות דעתו.
- יתרה מכך, גם כאשר הפנה גוטליב בחוות דעתו לארבעה טיולים בודדים שיצאו עם רכב מינהלה – מסתבר שמדובר בטיולים שאינם בסלאר, ובטיולים ארוכים של 7 ו-10 ימים ולא בטיולים קצרים של 3 ימים כמו בעניינינו, כלומר כאשר הציוד הקבוצתי הכבד רב בהרבה. וכאשר נשאל גוטליב בחקירתו, מהם השיקולים של אותן חברות להוצאת רכב מינהלה, הוא השיב שאינו יודע, שכל אחד עושה את השיקולים שלו, וכי חלק משתמשים ברכב מינהלה וחלק לא (עמ' 182). עוד אישר גוטליב בסוף חקירתו, שאינו יכול לומר שהתאונה בעניינינו נגרמה בשל כך שלא היה רכב מינהלה (עמ' 192).
28. מטעם ההגנה העידו לעניין זה מנכ"ל הנתבעת רז, ואיתמר מנכ"ל החברה המתחרה פגסוס (שבה עובד מומחה התביעה פביאן, וגם היא כמו אקו מוציאה טיולי גייפים רבים, לרבות הטיול במדבריות הסלאר).



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 23432-02-14 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

1 רז העיד, כי הזמנת הגיפים מווירה נעשתה לפי מפתח של 4 נוסעים בגייפ (לא כולל הנהג);
2 כשהעמסת הדלק והגז היא על הגגות; כי כך נהוג בבוליביה; כי הוא (רז) "לא משחק"
3 בענייני בטיחות; ואם ליז מנהלת ווירה הייתה סבורה שצריך גם גייפ מינהלה, אז הוא לא
4 היה מתנגד לכך וגם היה משלם (עמ' 348-350). עדות זו לא נסתרה.
5 איתמר העיד, שפגסוס איננה משתמשת ברכב מינהלה בטיולי הסלאר (דבר שאושר גם ע"י
6 פביאן), וכי לדעתו אין צורך בגייפ מינהלה בטיול כזה (עמ' 372-373). איתמר איננו בעל
7 אינטרס או נגיעה בתיק זה, והוא אף מתחרה בנתבעת. לא מצאתי כל דופי בעדותו, והיא
8 מהימנה ומקובלת עלי.
9

10 29. לסיכום עניין זה, ההימנעות מלדרוש רכב מינהלה לא עלתה כדי רשלנות מצידה של אקו;
11 לא הייתה כל חובה לדרוש זאת; והדבר גם לא גרם ולא תרם למותן של המנוחות.
12

חוסר היערכות לחילוץ מוטס בשעת צרה

13
14
15 30. טענה זו של התביעה מתמקדת אף היא בהיערכות לטיול מבעוד מועד, מבחינת המוכנות
16 לחילוץ מוטס מהמקום בשעת צרה, ולא בביצוע בפועל במקום בזמן אמת. אין כל טענה, כי
17 היה בידי המדריך במקום להביא לביצועו של חילוץ מוטס, והוא נמנע מכך ברשלנות –
18 אלא שחוסר היערכות מראש מנע ממנו את היכולת לעשות כן בזמן אמת.
19 טענה זו מבוססת אף היא על מספר הנחות ורבדים. ראשית, שלנוכח מרחבי ומרחקי
20 הסלאר, והיעדר מרכזים רפואיים בלב המדבריות – דרך החילוץ האפקטיבית היחידה
21 בשעת צרה היא דרך החילוץ המוטס. שנית, כי לנוכח האמור לעיל, חייבת הייתה אקו,
22 כמארגנת הראשית של הטיול, לדאוג ולוודא מלכתחילה, שחילוץ מוטס כזה יהיה זמין
23 ונגיש בשעת צרה. שלישית, כי אילו פעלה אקו מראש כפי הנדרש, אזי ניתן היה לקבל ולבצע
24 מיידית את החילוץ המוטס. ורביעית, כי אילו היה נעשה חילוץ מוטס, אזי ניתן היה להציל
25 את כלנית ודורית.

26 אלא שגם טענה זו לא הוכחה בפניי כנדרש על כל מרכיביה ויסודותיה, בוודאי שלא
27 בסטנדרט של מאזן ההסתברויות. לפיכך, אין גם בטענה זו כדי לבסס את התביעה.
28

29 31. ראשית, קיימת מחלוקת אמיתית בשאלה, מהי דרך החילוץ הטובה והאפקטיבית ביותר
30 מהסלאר.

31 מומחי הטיולים של התביעה כלל לא התייחסו לעניין זה, לא בחוות דעתם ולא בעדותם
32 בבית המשפט.

33 המדריך הנתבע יריב סבר, שהחילוץ המוטס הוא הדרך הטובה ביותר, אפילו ההכרחית
34 (עמ' 243-245). מנכ"ל הנתבעת רז סבר, שחילוץ מוטס הוא העדיף, אבל גם חילוץ ברכב
35 הוא פתרון אפשרי, וניתן גם לשלב ביניהם ע"י הגעה ברכב לנקודה ממנה יש חילוץ אווירי



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

- 1 (עמ' 315-317, 319). ואילו איתמר מנהל פגסוס העיד, שדווקא חילוף ברכב עדיף ומהיר
2 יותר מחילוף מוטס בסלאר, אבל שתי האפשרויות צריכות להישקל (עמ' 380-387). במצב
3 דברים זה, לנוכח שלל הדעות המפורט לעיל, אין לומר לדעתי, שהתביעה הוכיחה באופן
4 מובהק, כי ידו של הפינני המוטס על העליונה.
5
6 **שנית**, גם בהנחה שהפינני המוטס הוא האופציה המועדפת, וגם בהנחה שזו אופציה שצריך
7 לשקול אותה, אני מסכים עם ב"כ התובעים, שאקו הייתה חייבת לדאוג ולוודא
8 מלכתחילה, שאופציה זו תהיה זמינה לה.
9 המנכ"ל רז והמדריך יריב העידו, שאקו נערכה לכך. רז היה מצוי בקשרי עבודה עם ליו ועם
10 חברת ווירה שלה קרוב ל-20 שנה, ובמשך כל התקופה היה מסוכס ביניהם, שלמקרה אסון
11 יופעל חילוף מוטס באמצעות חיל האוויר הבוליביאני. אמת, הדברים לא נעשו בכתובים,
12 ואקו לא יזמה בירור ולא ווידאה זאת במפורש עם ווירה לפני כל טיול וטיול. אבל העובדה
13 היא, שבטרם יצא הטיול לדרך, קיבל המדריך יריב מווירה את הטלפון של חיל האוויר
14 הבוליביאני; וכאשר התרחשה התאונה, התקשר יריב לטלפון האמור, ומהצד השני של הקו
15 היה אמנם חיל האוויר הבוליביאני (עמ' 240-245; 317-323).
16 אני חייב להודות, שהתשובות של יריב, ובעיקר של רז, לא הניחו את דעתי. אפילו שמשך
17 כל התקופה נתנו ווירה וליו שירות אמין וללא דופי – הרי בעניין כה קריטי כמו חילוף
18 בעייתי בעולם שלישי, לא די בסיכום עקרוני מלפני כ-20 שנים, מבלי שאי-פעם התעורר
19 הצורך, ומבלי שאי-פעם נבחן בפועל עניין החילוף המוטס. צריך היה לוודא, ולחזור ולוודא,
20 את הדברים.
21 מצד שני, העובדה שלפני כל טיול, וגם לפני הטיול הזה, ניתן למדריך הטלפון של חיל האוויר
22 הבוליביאני – עובדה זו תומכת במסקנה שאקו לא התרשלה, וכי הנושא טופל.
23
24 **שלישית**, אפילו הייתה אקו נערכת ביתר שאת לעניין החילוף המוטס, ואפילו הייתה ווירה
25 מאשרת לה מראש ובכתובים, כי החילוף יעשה על ידי חיל האוויר הבוליביאני – לא הייתה
26 לכך כל חשיבות.
27 חיל האוויר הבוליביאני קיבל את קריאתו של המדריך יריב ממקום התאונה, אך סירב
28 לבצע את החילוף המוטס בשל קירבת המקום לגבול עם צ'ילה, ובשל המתיחות שנוצרה בין
29 שתי המדינות, בוליביה וצ'ילה. לעניין זה ראו את תצהירו של המדריך יריב (סעיף 44)
30 ועדותו (עמ' 240-241, 243, 246). עובדות אלה אף אינן במחלוקת.
31 יריב הופתע מתגובתו האמורה של חיל האוויר הבוליביאני, והעיד שלא צפה סיטואציה
32 כזאת (עמ' 247, 249-250). ואולם ללא קשר להפתעתו, וללא קשר לשאלה האם אקו ויריב
33 היו צריכים לצפות זאת – כך החליט חיל האוויר הבוליביאני, וכך הוא פעל.
34 אשר על כן, לא היה בהתנהלותם של אקו ויריב כדי להשפיע או לשנות באופן אופרטיבי
35 מהתוצאה הסופית – שבכל מקרה לא ניתן היה לבצע חילוף מוטס ממקום התאונה.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 23432-02-14 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

34. **ורביעית**, ובמישור שונה לחלוטין, הוא המישור הרפואי – לא הובאו בפניי כל ראיות, בודדאי שלא ראיות כדין, להוכחת הטענה, כי פינוי מהיר יותר היה מאפשר להציל את חייה של מי מהמנוחות.

באשר לדורית, התשובה ברורה אף ללא כל ראיות רפואיות פורמאליות – משום שדורית נהרגה במקום באופן מיידי, ולא ניתן היה להצילה (סעיף 19 לתצהיר ד"ר פרקש; סעיף 41 לתצהיר יריב).

ואולם ביחס לכלנית, אפשר ואף מתבקש היה לברר את הסוגיה – משום שכלנית חולצה מתחת לגייפ ההפוך כשהיא פצועה קשה מאוד אך בעודנה בחיים; הפינוי למרפאה הקרובה נעשה בגייפ בנסיעה של כשעה וחצי עד שעתיים; ולאחר טיפול ראשוני במרפאה, נלקחה כלנית בפינוי מוטס לבית חולים גדול; אלא שהיא נפטרה במטוס בטרם המריא.

השאלות המתבקשות בהקשר זה הן שאלות רפואיות בעיקרן: מה היה מצבה הרפואי של כלנית מהתאונה ועד למותה? מה היו פגיעותיה? האם וכיצד היה ניתן לטפל בה ולמנוע את מותה? האם הזמן היה פקטור משמעותי לעניין זה? ואם כן, מהו פרק הזמן שנדרש לשם כך בפינוי שלה?

שאלות רפואיות מחייבות תשובות רפואיות, וזאת בחוות דעת מומחה רפואי. אך כל חוות דעת כזו לא הוגשה מטעם התביעה, למרות התראות מצד ב"כ הנתבעים. למעשה, לא הובאה גם כל ראיה אחרת בעניין זה.

אינני מתעלם מתצהירו של ד"ר פרקש, רופא במקצועו, שהיה אחד המטיילים. ד"ר פרקש הצהיר, כי סבר בזמן אמת, ואף אמר למדריך, שכלנית תמות אם לא תקבל עירוי נוזלים מיידי (סעיפים 21, 25). ב"כ הנתבעים לא חקר את ד"ר פרקש בעניין הרפואי, ובצדק – כדי לא להכשיר ראיה לא קבילה. ואולם אף תצהירו של ד"ר פרקש כשלעצמו פועל לחובת התביעה – משום שאפילו היה מופעל חילוץ מוטס, לא ניתן היה לתת עירוי מיידי בטרם הגיעו למקום; ומשום שלא נאמר בתצהיר, שגם אם ניתן לכלנית עירוי נוזלים במרפאה, אליה הובהלה ברכב ובה טופלה, היה זה מאוחר מידי.

במאמר מוסגר אציין, כי הנושא של העדר ערכת עירוי נוזלים בטיול עצמו נטען בתביעה, אך הוא נזנח בסיכומים, ובצדק נזנח – משום שלא הובאו כל ראיות של ממש לתמוך בכך. מומחה התביעה פביאן אף אישר, שהדבר אינו דרוש ואינו מקובל בטיולים מסוג זה (עמ' 23-24); וכך הצהיר גם המדריך יריב (סעיף 48 לתצהירו), ולא נחקר על כך.

מחדלים בעת ניהול הטיול בבוליביה ע"י המדריך יריב

35. בפרק זה אבחן את הרשלנות הנטענת של הנתבעים בעת ובגין ניהול הטיול בבוליביה. כפי שצינתי עוד קודם לכן, אקו הייתה המארגנת הראשית של הטיול, ומעולם לא "השתחררה" מתפקידה זה, ומכל הכרוך בו והנובע ממנו. אקו שלטה בנעשה במקום באמצעות העובד השכיר שלה, המדריך יריב, שליווה את כל הטיול, והיה למעשה "המפקד



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

בשטח". לכן, ככל שהייתה רשלנות בהתנהלותו של יריב בניהול הטיול, אזי מדובר
באחריות ישירה של אקו ושל יריב; ומכאן נגזרת גם האחריות הביטוחית של מבטחת
האחריות שלהם, הנתבעת 3.
התביעה העלתה מספר טענות לרשלנות של יריב ואקו, ואבחן אותן אחת לאחת.

העדר אזהרה ופיקוח בעניין חגורות בטיחות

36. הטענה המרכזית של התובעים בקשר לניהול הטיול הייתה, שהמדריך יריב לא הזהיר את
המטיילים שעליהם לחגור חגורות בטיחות, ולא פיקח על כך שהדבר נעשה בפועל; ומשלא
הזהיר ולא פיקח כאמור, נמנעו כלנית ודורית מלחגור את חגורות הבטיחות; וכתוצאה מכך
הן נזרקו מהגיף בעת שהתהפך, ומצאו את מותן באותה תאונה. לפיכך, טענו התובעים, כי
הנתבעים אחראים ברשלנות למותן של השתיים.
העובדות הבאות מוסכמות על הכול: בגיף שהתהפך נסעו הנהג וארבעה מטיילים; היו
בגיף חגורות בטיחות תקינות וזמינות לכל; הנהג היה חגור, ונותר ללא פגע בתאונה;
ארבעת הנוסעים לא היו חגורים, ונזרקו כולם מהרכב בעת שהתהפך; כלנית ודורית נהרגו,
רחל שנקר נפצעה, ודניאל שנקר לא נפגע.
במצב דברים זה, אי-אפשר שלא להסכים, שחגורות הבטיחות יכלו למנוע את התוצאה
הקטלנית; ואילו חגרו כלנית ודורית את החגורות, סביר להניח כי מותן היה נמנע.
ואולם מקביעה עובדתית-סיבתית זו, ועד להטלת אחריות על הנתבעים למותן של המנוחות
בשל העדר אזהרה ופיקוח בעניין החגורות – ארוכה היא הדרך. עלינו לחצות מספר משוכות
משמעותיות, עובדתיות ומשפטיות כאחת, בטרם נגיע למסקנה זו.
בראש וראשונה יש לברר, האם חייב מדריך הטיול להזהיר את המטיילים לחגור חגורות
ולפקח על ביצוע הדבר? ואם כך הוא, עד היכן מגיעה חובה זו?
שנית יש לבדוק, מה עשה המדריך יריב בפועל? והאם עמד בחובה המוטלת עליו בקשר לכך,
אם אמנם ישנה כזו חובה?
ושלישית יש לבחון, מה כוחה ומה משקלה של בחירתן של כלנית ודורית שלא לחגור חגורות
בטיחות? האם מדובר באשם תורם משמעותי, ומה שיעורו? או שמא מדובר אפילו באשם
מכריע?

37. החובה להזהיר ולפקח

מקובל עליי, שמדריך טיולים שמוביל טיול גיפים צריך לומר למטיילים, שעליהם לחגור
חגורת בטיחות. בוודאי שכך הוא לו היו קטינים בין המטיילים, אבל יש לעשות זאת גם
כשמדובר במטיילים בגירים, ואפילו מטיילים מנוסים. כך הוא בטיול גיפים בארץ, וביתר
שאת כשמדובר בטיול בחו"ל.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

חובה זו של המדריך להזהיר את המטיילים כאמור, נגזרת מעצם התפקיד והעמדה שלו ביחס למטיילים, כשהמדריך הוא המנחה והמוביל של הטיול; מעצם הסיטואציה, כאשר המטיילים מוצאים מסביבתם הטבעית, ואווירת החופש עלולה להתפרש כהיתר "לשחרור בלמים"; כך במיוחד כשמדובר בטריטוריה זרה ושונה מאוד מבחינה תרבותית ומבחינת התנאים ("עולם שלישי"); וכך ביתר שאת בשל אופיו של הטיול, בנסיעת שטח ולא בכבישים, דבר שמעלה מעצם טיבו את רמת הסיכון.

מצד שני, אין להיסחף עם הנטל המוטל על המדריך בהקשר זה. אין להפוך אותו למטרידן בלתי-נלאה. אחרי ככלות הכול, מדובר במטיילים בגירים, המודעים לטיבו ולאופיו של הטיול. הפעולה של חגירת חגורות בטיחות היא פעולה אלמנטרית, כמעט דפוס התנהגות מובנה, בוודאי אצל כל מי שבא מישראל. וכשם שלא נצפה מהמדריך להתריע כל שעה בפני המטיילים ברכב לשתות מים או ללבוש בגד חם, כך צריך לשים מידה וגבול גם לחובת ההתראה בעניין החגורות.

זאת ועוד, מעבר לחובה לומר ולהזהיר, כי יש לחגור חגורות בטיחות, אינני סבור שיש לחייב את המדריך לשמש כמפקח אישי צמוד של המטיילים. אין לצפות מהמדריך, שיעבור מגיף לגיף וממטייל למטייל בכל הזדמנות אפשרית, כדי לוודא שהם מקיימים את דבריו וחוגרים חגורות. מדובר במדריך טיול ולא במורה או גננת.

אבקש להדגיש, כי אני מבין את חשיבות האזהרה, ואף את חובת הפיקוח, במקום של סכנה מיוחדת. כך למשל, אם מדובר בירידה באומגה או בשייט קייקים, לא די באזהרה, ויש לשוב ולבדוק עם כל מטייל שקיים את הוראות הבטיחות. ואולם נסיעה ברכב, גם אם בגיף, אינה כה שונה וחורגת מאורחות החיים הרגילות, והפעילות עצמה אינה כה מסוכנת, עד שנדרשות כמויות קפדניות וחריגות של אזהרה ופיקוח.

38. מה עשה המדריך יריב בפועל?

יריב הצהיר והעיד, כי הוא הנחה את המטיילים לחגור חגורות בטיחות גם בבוקר היום הראשון וגם בבוקר היום השני של טיול הג'יפים, ועוד מספר פעמים במהלכו; וכי הוא אף הנחה את הנהגים שלא לנהוג כשהנוסעים לא חגורים, אך מסתבר שהם לא אכפו זאת (עמ' 291-293; סעיפים 33-34 לתצהיר).

המטייל כץ הצהיר והעיד מטעם ההגנה, שהמדריך יריב אכן נתן למטיילים הנחיות לחגור חגורות בטיחות, גם לפני היציאה לטיול וגם במהלכו; וכי הוא אף השיב לאחד המטיילים לפני העלייה לג'יפים, שיש בבוליביה חובה לחגור חגורות (סעיף 10 לתצהיר; עמ' 392).

לעומת זאת, שני מטיילים אחרים הצהירו והעידו מטעם התביעה, שאף אחד לא אמר להם לחגור חגורות בטיחות: ד"ר פרקש (סעיף 12 לתצהירו; ועמ' 94, 96), ודניאל שנקר (סעיף 13 לתצהירו; ועמ' 123).

למי להאמין, וכיצד ניתן לקבוע ממצא בעניין זה?



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 23432-02-14 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

מצד אחד, ברור לי האינטרס האישי של המדריך יריב, שהרי הוא עצמו נתבע בתיק, ואחריותו המקצועית היא שעומדת למבחן. ואף על פי כן, התרשמותי מיריב הייתה חיובית, ולא ראיתי לשלול את עדותו.

אשר למטייל כץ – עדותו הייתה מהימנה עליו ביותר. היא לא עוררה כל קושי, ולא הוצג בפניי גם כל אינטרס אישי שלו בקשר לעניין הנדון.

לעומת זאת, ובשונה מכץ, לעד התביעה דניאל שנקר היה אינטרס מובהק נגד הנתבעים, אף שהוא ניסה להסתיר אותו תחילה. דניאל ואשתו היו גם הם מנוסעי הגייפ שהתהפך, אשתו נפצעה, הם שלחו לנתבעת דרישת פיצוי שנדחתה, ומסתבר שכעת ישקלו לתבוע אותה אם התביעה כאן תתקבל (עמ' 105-109). כמו כן, בתשובה לשאלתי ענה דניאל, כי אינו יכול לשלול שהמדריך דיבר על חגורות בטיחות, אלא שהוא לא זוכר (עמ' 120).

לעד התביעה ד"ר פרקש, לעומתו, לא היה כל אינטרס אישי בתביעה; ואולם עדותו מעוררת קשיים אחרים. מסתבר שד"ר פרקש "הוכח" לעדותו ע"י עו"ד אלמוני, שממש כתב לו דף של שאלות אבל גם של תשובות! (עמ' 88-91, 97-98, [נ/4]; התגלו מספר נוסחים חתומים של תצהירו, לרבות לאחר תיקונים שתיקנה אשתו, שהייתה אף היא אמורה להעיד (עמ' 78-84); והוא חתם על התצהיר מבלי שהבין שזוהי עדותו בבית המשפט (עמ' 87-88). אבהיר, כי הביקורת בעניין זה אינה מופנית כלפי ד"ר פרקש, אלא לעוה"ד שעסקו בעניין. ד"ר פרקש אף אישר בהגינותו, שהוא בקושי זוכר את הדברים ואינו יכול לדייק. כן שיתף אותנו בעמדתו הרגשית, שמאז התאונה הוא סובל מפוסט טראומה, ועושה כל הזמן "חשבון נפש מה אני הייתי יכול לעשות יותר" (עמ' 95).

במצב דברים זה, עמדתי היא כי יש להעדיף את המכנה המשותף המתקבל מעדויותיהם של יריב ושל כץ; דהיינו, שהמדריך יריב אכן אמר למטיילים בשני הבקרים של הטיול, ובטרם עלו לגייפים, כי עליהם לחגור את חגורות הבטיחות. בצד זאת ניתן גם לקבוע כממצא, שהמדריך יריב לא ביצע מעקב ופיקוח על קיום הוראותיו ע"י המטיילים. אלא שבעשותו כך, פעל יריב כפי שהיה מצופה ונדרש ממנו, והוא קיים את חובתו כמדריך. הוא התרה במטיילים והנחה אותם לחגור חגורות בטיחות בפתח כל יום טיולים, אך לא הפך לגננת ולשוטר הבודק אותם ללא הרף.

39. האשם התורם והמכריע של כלנית ודורית

כלנית ודורית בחרו שלא להיחגר, למרות הנחיותיו של המדריך יריב; והעובדה שלא נחגרו תרמה, כאמור, למותן.

להבנתי, בחירה זו שלא להיחגר אינה יכולה לעלות כדי אשם מכריע. כך למשל, אילו היו יורשיהן של המנוחות תובעים את הנהג ואת אנדראה בשל הרשלנות בנהיגה – קשה לי לראות את הנהג ואת אנדראה מצליחים להדוף את התביעה לחלוטין בטענת אשם מכריע, רק בשל העובדה שהמנוחות לא חגרו חגורות בטיחות.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

מצד שני, ברור לי שיש בבחירה זו של השתיים משום אשם תורם. הערכת שיעורו של האשם התורם היא לעולם הערכה יחסית – בהשוואה למידת האשם והרשלנות של המעוול. ואולם אינני צריך לברר עניין זה לעומקו. כך, משום ששוכנעתי כאמור, שהמדריך ואקו לא התרשלו בעניין מתן האזהרה למטיילים, שעליהם לחגור חגורות בטיחות.

העמסת יתר מסוכנת על הג'יפים

40. הטענה המרכזית השנייה של התובעים בקשר לרשלנות הנתבעים בטיול עצמו, התמקדה בנושא העמסת היתר של הג'יפים.

אליבא דהתובעים, המדריך יריב התרשל בפיקוח על העמסת הציוד על הג'יפים, ולא מנע העמסת יתר מסוכנת של הציוד, דבר שגרם או תרם לדעתם לקרות התאונה. מדובר גם בהעמסת ציוד על הגג, ובהשפעתה על מרכז הכובד של הג'יפ; וגם בהעמסה אסורה מבחינת המשקל הכולל שנשא הג'יפ. תחילה אתאר את העובדות המוסכמות שנוגעות לג'יפים ולציוד. בהמשך אעבור לתיאור העמסת הציוד לפי עדות המדריך יריב, תיאור אותו אקבל כממצא. לאחר מכן אעבור לבחינת שתי הטענות הקונקרטיות שהעלו התובעים - לעניין ההעמסה על הגג, ולעניין המשקל הכולל.

העובדות המוסכמות לעניין הג'יפים והציוד

טיול הג'יפים בסלאר יצא לדרכו עם 5 ג'יפים ו-24 נוסעים: 5 נהגים, 3 אנשי צוות (המדריך יריב, קני בנה של ליז, והמבשלת), ו-16 מטיילים. מדובר בג'יפים מסוג טויוטה לנדקרוזר בעלי 7 מושבים, כאשר 2 המושבים האחוריים מקופלים לטובת תא המטען, ובפועל נותרים 5 מושבים "פעילים". בהתאם לכך נעשתה חלוקת הנוסעים בין הג'יפים, כאשר בג'יפ המוביל נסעו 4 אנשים (הנהג, ו-3 אנשי צוות), ובכל אחד מארבעת הג'יפים הנותרים נסעו 5 אנשים (הנהג, ו-4 מטיילים).

הציוד שנלקח לטיול בג'יפים היה מורכב מציוד אישי ומציוד קבוצתי. הציוד האישי הובא על ידי כל אחד מהנוסעים באופן פרטי, ומדובר היה בציוד ששימש אותם אך ורק בחלק הזה של הטיול בסלאר, ולא כלל הציוד שהביאו איתם לטיול המאורגן. הציוד הקבוצתי סופק ע"י חברת ההסעות אנדראה, וכלל: דלק, גז, מים, שקי שינה, אוכל, כלי בישול, שולחן מתקפל, וכן ציוד חילוץ, בלון חמצן וערכת עזרה ראשונה של כל ג'יפ. לפירוט זה ראו את עדות יריב (עמ' 275-276), שלא הייתה במחלוקת לעניין זה.

העמסת הציוד על הג'יפים – ממצאי עובדה

42. להלן אתאר את אופן העמסת הציוד על הג'יפים, כפי שהדברים הובאו בעדותו של המדריך יריב (עמ' 275-281).



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

הג"יפים הגיעו לנקודת האיסוף של המטיילים והיציאה לדרך, כאשר הציוד הקבוצתי היה
 כבר מועמס על הג"יפים. העמסת הציוד הקבוצתי נעשתה מראש ע"י הנהגים, בניהולו
 ובהנחייתו של אחראי הנהגים רונלדו.
 מיכלי הגז והדלק הועמסו על הגגות, בשכיבה; בעוד שמיכלי המים ושאר הציוד היו בתוך
 הרכבים, בתא המטען. שני המיכלים הכחולים על גג הג"יפים היו מיכלי דלק ולא מיכלי מים.
 בהמשך הועמס גם הציוד האישי של המטיילים בתוך הג"יפים.
 שיטת ההעמסה הזו היא השיטה בה נוהגים כל הרכבים בטיולים, ובפרט מקובל כך בכל
 טיולי הג"יפים בסלאר. מדובר בשיטה בטוחה ומצוינת לדעתו של המדריך יריב. כך, גם לפי
 ניסיונו כקצין בצה"ל; וגם בהסתמכו על הניסיון והמקצועיות של אחראי הנהגים רונלדו,
 שהוא אף מדריך הנהגים ומכונאי רכב.
 במועד התאונה, ביום השני לתאונה, נותרו בשני מיכלי הדלק שעל גג הג"יפים כ-30 עד 40 ליטר
 בלבד, משום שמרבית הדלק שהיה במיכלים שעל הגג שימש כבר לתדלוק בשטח, לאחר
 שהסתיים המסלול הארוך של היום הראשון לטיול.
 עדותו זו של המדריך יריב הייתה מהימנה עליי. זאת העדות היחידה שהובאה בעניין זה,
 של מי שהיה במקום וידע את העובדות מידיעתו האישית. אף אחד מהמטיילים שהעידו
 מטעם התביעה, לא סתר את יריב בעניין זה, ובפרט לעניין מיקום הדלק במיכלים הכחולים
 שעל הגג ומיקום המים בתוך הג"יפים – למרות שכולם היו במקום, ולבטח נזקקו למים שבתוך
 הג"יפים, וידעו ששם היו המים. הצורך בתדלוק מלא מהמיכלים שבגג בסוף היום הראשון,
 מתיישב גם עם אורך המסלול ועם צריכת הדלק של הג"יפים וגודל המיכל המובנה שלו, לפי
 נתוני מומחה התובעת הרמן (אליו אתייחס מיד בהמשך).
 אשר על כן, אני מאמץ את עדותו של המדריך יריב בעניין העמסת הציוד, וקובע זאת
 כממצא.

43. העמסת יתר על הגג?

לטענת התביעה, העמסת הציוד הכבד על הגג הייתה העמסת יתר; היא שינתה והעלתה את
 מרכז הכובד של הג"יפים; וכתוצאה מכך גרמה או תרמה להתהפכותו.
 התביעה הגישה חוות דעת מומחה של מהנדס הרכב הרמן, וביקשה להוכיח באמצעותה את
 התזה האמורה.
 הרמן העמיד את חוות דעתו על מספר הנחות יסוד עובדתיות – שהמטען על הגג היה בלוני
 גז ומיכלי מים; שנלקחו כמויות מסוימות של גז ומים; ושגגון הג"יפים היה עשוי מפלדה
 וקרשים. בהתאם לכך חישב הרמן את המשקל הכולל שהועמס על גג הג"יפים, כשהמרכיב
 הדומיננטי היה משקלם של מיכלי המים הכחולים. עוד הסתמך הרמן על נתון מספרי, של
 המשקל המירבי המותר להעמסה על הגג. ועל יסוד כל אלה ביקש הרמן להסביר את
 ההשפעה של העמסת היתר האמורה על מרכז הכובד של הג"יפים, ואת התרומה האפשרית
 של הדבר להתהפכות הרכב.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 23432-02-14 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

1 ואולם מחקירתו הנגדית של המהנדס הרמן עולה, כי חוות דעתו אינה מחזיקה מים,
2 והתשתית העובדתית שביסודה אינה מבוססת ואף שגויה בעיקרה, כפי שיוסבר להלן.
3
4 מיכלי הדלק הכחולים. כבר בראשית חקירתו הנגדית הודה הרמן כי אינו יודע מה היה
5 בתוך המיכלים הכחולים, ומה הכמות שהייתה בהם בעת התאונה (עמ' 35), למרות שבחוות
6 הדעת הניח שמדובר במיכלי מים מלאים. אך כפי שקבעתי לעיל, על יסוד ראיות ולא על
7 יסוד השערות – המיכלים הכחולים הכילו דלק ולא מים, והכמות שנותרה בהם בעת
8 התאונה הייתה של 30-40 ליטרים בלבד. מכך עולה, שמשקלם של שני המיכלים הכחולים
9 בעת התאונה היה 24-32 ק"ג (לפי נתוני הרמן, 0.8 ק"ג לליטר), ולא 80-196 ק"ג כפי שהניח
10 הרמן בחוות דעתו.
11 בלוני הגז. הרמן העיד שכל בלון גז שקל 25 ק"ג (עמ' 64); ואולם גם הרמן אישר, שחלק
12 מהכמות נצרכה ביממה הראשונה, ויש להפחית מכך (עמ' 39). לפיכך, שני בלוני הגז יחדיו
13 שקלו בעת התאונה 40 ק"ג לכל היותר, ולא 50 ק"ג כפי שהניח בחוות דעתו.
14 הגגון. הרמן לא הצליח להוכיח שמדובר בגגון פלדה ולא באלומיניום; והוא הודה, שאם
15 מדובר באלומיניום (אפילו בתוספת קרשים), אזי המשקל הכולל הוא 15-20 ק"ג בלבד, ולא
16 30 ק"ג כפי שקבע בחוות דעתו (עמ' 61-63).
17 המשקל הכולל על הגג. אם נסכם את כל נתוני המשקל דלעיל, אפילו על הצד הגבוה (דלק
18 30 ק"ג, גז 40 ק"ג, גגון 20 ק"ג), נגיע לכך שכלל הציוד על הגג (כולל גגון) שקל 90 ק"ג בלבד,
19 ולא 160-276 ק"ג, כפי שהוצע בחוות הדעת.
20 המשקל המותר על הגג. הרמן קבע בחוות דעתו, שהמשקל המירבי המותר להעמסה על הגג
21 הוא 100 ק"ג. אך הנה, כבר לפי קביעה זו לא נפל כל פגם בהעמסת הציוד על הגג - משום
22 שמשקלו בעת התאונה היה נמוך מהמותר, ועמד על 90 ק"ג בלבד!
23 ואולם מחקירתו הנגדית של הרמן עלה, שאפילו קביעת המשקל המירבי המותר בחוות
24 דעתו לא הייתה קביעה מבוססת. מסתבר שמדובר בהערכה גרידא, המבוססת על דעה של
25 חבר למקצוע, שלא נתן חוות דעת ולא התייצב לחקירה. יתרה מכך, הרמן פנה בעניין זה
26 ליצרנית הרכב טויוטה, ולא קיבל כל תשובה; גם בהוראות הבטיחות של היצרנית אין כל
27 נתון כזה; ולמעשה לא היה בידי הרמן כל נתון רשמי או אחר בעניין זה (עמ' 48-50).
28 זאת ועוד. מחוות הדעת עצמה עולה, שהרמן בחר ברף של 100 ק"ג בניגוד לנתונים
29 המומלצים של יצרן הגגונים מהטובים בעולם (כך לפי הרמן), שהמשקל המירבי המותר
30 הוא 120 ק"ג!
31 העמסה מייצבת. אם לא די בכל האמור לעיל, הרי שהרמן אישר בחקירתו הנגדית,
32 שהעמסת משקל רב בתוך הרכב, במובחן מאשר על הגג, רק מייצבת את הרכב (עמ' 36, 46).
33 דא עקא, שמיכלי המים, שהם המרכיב הכבד ביותר לפי תחשיביו של הרמן – דווקא הם
34 הושמו בתוך הרכב! וכך גם שאר הציוד הקבוצתי, וכל הציוד האישי – בתוך הרכב!



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 23432-02-14 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

סיכום עניין זה. לא שוכנעתי, שהייתה כל העמסת יתר מסוכנת או אסורה על הגג, אלא
ההיפך. ההעמסה הייתה מיטבית, בגבולות המותר, ואף באופן ששיפר את יציבות הגיפים.
וממילא שלא הוכחה כל רשלנות בהעמסה, שהשפיעה לרעה על מרכז הכובד באופן
משמעותי, וגרמה או תרמה לתאונה.

45. משקל כולל מעל המותר

לפי טענה זו של התביעה, המשקל הכולל שהגייפ נשא בטיול, לרבות נוסעים ולרבות מטען
בתוך הגייפ ועל הגג, עלה על המשקל המותר, באופן שהשפיע לרעה על יציבות הרכב, ועל
היכולת של הנהג להתמודד עם אבדן השליטה ברכב בעת התאונה.
אקדים ואומר, כי טענה זו מהווה שינוי חזית אסור. הטענה לא נטענה בכתב התביעה
המתוקן; ב"כ הנתבעים התנגד לכך, גם תוך כדי ההוכחות וגם בסיכומיו; ואין להתירה.
למעלה מהנדרש אציין, כי טענה זו כלל לא הוכחה במשפט. התביעה ביקשה לסמוך גם
אותה על חוות דעת מומחה של המהנדס הרמן. אלא שבחקירתו הנגדית של הרמן הסתבר,
שהוא לא הסתמך בעניין זה על נתוני היצרן, ואף בחר להציג מידע ממקור לא מוסמך כאילו
הוא נלקח מאתר היצרן (עמ' 56-61). אינני מוכן לסמוך על חוות דעתו בעניין זה.
בסוף המשפט ביקשה ההגנה להגיש תכתובת של באי-כוחה עם יצרן הרכב, כעדות הזמה
לעניין המשקל המותר. לא התרתי זאת, גם בשל הדרך הדיונית בה נעשה הדבר, וגם משום
שמומחה התביעה הודה לבסוף שלא קיבל את נתוניו מהיצרן (עמ' 412-416). אלא שכאמור,
אין בכך צורך, ודין הטענה להידחות.

העדר הקפדה על נוהל שיירה

46. לטענת התובעים, בטיול גיפים יש חובה להקפיד על נוהל שיירה; האחריות לכך מוטלת על
מדריך הטיול; המדריך יריב נכשל ולא הקפיד על כך; כתוצאה מכך נמנעה מנהג הגייפ
המתהפך כל התראה על מהמורות בדרך; והדבר גרם או תרם לקרות התאונה.
נוהל שיירה הוא נוהל המאפיין נסיעת גיפים בטיולי שטח, ולפיו הרכבים נוסעים בסדר
קבוע, זה אחר זה, ללא עקיפות, ותוך שמירת קשר עין או למצער קשר אלחוטי בין הרכבים
העוקבים זה אחר זה. כך ניתן להתריע על סכנות בדרך. כך ניתן לוודא שאף אחד מהרכבים
לא עבר תאונה או נתקע ונותר לבד בשטח.
הצדדים לא היו במחלוקת לעניין עצם חשיבותו העקרונית של נוהל השיירה, כי אם בשאלה
העובדתית, האם הנוהל נשמר אם לא?
העדים הרלוונטיים לעניין זה הם, כמובן, העדים שהשתתפו בטיול – ולא מומחים מטעם
התביעה, שהעלו השערות בעלמא לעניין מה שהיה בפועל. מומחים אלה ניסו להסתמך על
דברי אותם עדים שהשתתפו בטיול, מבלי לדייק בדבריהם, כך בלשון המעטה. דבר זה
מצטרף לכשלים רבים בחוות הדעת שלהם ובעדותם, עליהם עמדתי לעיל.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

- 1 אעבור, אפוא, לעדי הראיה שהיו במקום, דהיינו המשתתפים בטיול. 47.
- 2 המדריך יריב (גי'פ 1), הצהיר והעיד, כי הגי'פים נסעו בשיירה לא צפופה; שמרו ביניהם על
- 3 מרחק הכרחי בשל ענני האבק שהגי'פים יצרו בנסיעתם, בשאיפה ל-200 מטר אך לעיתים
- 4 יותר; שמרו על קשר גם באמצעות מבט במראות הרכב וגם באמצעות מכשירי הקשר; ולא
- 5 עקפו זה את זה (סעיפים 35-36; עמ' 287-288).
- 6 המטייל כץ (גי'פ 2) הצהיר והעיד, כי הגי'פים נסעו בשיירה, במרחקים של 200 עד 500 מטר
- 7 בגלל האבק, ושמרו על קשר גם באמצעות מכשירי הקשר (סעיף 11; עמ' 391).
- 8 המטייל שנקר (גי'פ 4, גי'פ התאונה) הצהיר, שלמרות שהמדריך אמר שייסעו בשיירה,
- 9 בפועל נסע כל נהג בנתיב שבחר (סעיפים 8, 10). ואולם בחקירתו הנגדית הודה שנקר, שהם
- 10 נסעו בשיירה, לעיתים במרחקים קרובים עם קשר עין, ולעיתים התרחקו זה מזה; וכי בכל
- 11 מקרה הוא לא יכול לומר מה היה המצב לפני התאונה, משום שישן (עמ' 118-119).
- 12 המטייל ד"ר פרקש (גי'פ 5) הצהיר, שהוא לא הרגיש סדר וארגון, וכל נהג נסע בנתיב שבחר
- 13 (סעיפים 14, 16). ואולם גם הוא, כמו שנקר, הודה בחקירתו הנגדית, כי הגי'פים נסעו בדרך
- 14 כלל אחד אחרי השני (עמ' 94).
- 15 כמו בעניין חגורת הבטיחות, גם כאן אני מעדיף את עדויות יריב וכץ על פני עדי התביעה,
- 16 שמצאתי קושי רב לסמוך עליהם מטעמים שפרטתי. ואולם במקרה זה, גם עדי התביעה
- 17 הודו בחקירה, שבעיקרון נשמר נוהל שיירה בטיול בכללותו.
- 18
- 19 זאת ועוד. התאונה לא ארעה בשל היתקלות במפגע דרך בולט, אלא בשל טעות רשלנית 48.
- 20 בנהיגה, כאשר הנהג ניסה להתמודד עם טלטול הרכב ע"י סיבוב ההגה ויציאה מהקוליס,
- 21 כפי שנקבע בדו"ח המשטרה הבוליביאנית. המדריך יריב אף העיד, שלא הייתה כל מהמורה
- 22 שחייבה עצירה, ואם היה רואה כזו, אזי היה יריב עוצר את שיירת הגי'פים (עמ' 299).
- 23 אשר על כן, בין שנוהל שיירה נשמר, ובין שלא נשמר – לא היה בכך כדי למנוע את התאונה,
- 24 משום שלא היה כל מפגע שניתן היה להתריע מפניו.
- 25
- 26 לסיכום עניין זה, נוהל שיירה נשמר בטיול; לא הייתה כל רשלנות של המדריך בקשר לכך; 49.
- 27 ומכל מקום, הדבר לא השפיע על קרות התאונה.
- 28

העדר פיקוח על מהירות הנהיגה

- 29
- 30
- 31 התובעים הוסיפו וטענו, כי המדריך יריב לא פיקח על מהירות הנסיעה, וכתוצאה מכך 50.
- 32 נגרמה התאונה.
- 33 טענה זו חסרת שחר, אין לה כל בסיס אמיתי בראיות, וחבל שנטענה.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 23432-02-14 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

המדריך יריב העיד, שהמהירות הייתה בין 30 ל-50 קמ"ש לפי תנאי השטח; שרונלדו (ראש הנהגים, ונהג גייפ 1) הכתיב אותה; הוא לא נסע מהר מידי; ואם היה עושה כן והיה פוגע בבטיחות, אזי יריב שישב לידו היה מונע זאת (עמ' 287-289). המטייל שנקר (גייפ התאונה) אישר בחקירתו, שהגייפים נסעו במהירות רגילה (עמ' 117, 120), לא מהירה (עמ' 123), ואפילו לאט (עמ' 125), והנהיגה הייתה רגועה ונינוחה (עמ' 130, 132). ד"ר פרקש הצהיר, אמנם, שהגייפ של המדריך "נסע תמיד בנהיגה מופרזת" (סעיף 14) – אבל ד"ר פרקש היה בגייפ האחרון בשיירה והמדריך בראשון, אז כיצד יכול היה ד"ר פרקש לראות את מהירות הנסיעה של אותו גייפ ראשון? תמיהה זו מתווספת להסתייגויות הנוספות שלי מעדותו, עליהן עמדתי לעיל. לסיכום, לא הייתה כל נהיגה מהירה, ולא הייתה כל רשלנות בפיקוח על מהירות הנהיגה.

סירוב להיעזר ברופא-מטייל בעת החילוץ

51. ב"כ התובעים טען בסיכומיו למחדל נוסף של המדריך יריב, בכך שסירב להצעתו של ד"ר פרקש, מטייל שהוא גם רופא, להצטרף וללוות את כלנית ברכב החילוץ בדרך למרפאה; וכי בכך מנע טיפול מציל חיים, פגע בסיכויי הצלתה, וגרם למותה. טוב היה לה לטענה זו אלמלא נטענה. אין חולק שד"ר פרקש לא הצטרף לרכב החילוץ. ואולם בניגוד להצהרתו, שהמדריך סירב להצעתו להתלוות (סעיף 27), הצהיר המדריך יריב, שפרקש לא הצטרף משום שאשתו הייתה בהיסטריה וביקשה שיישאר איתה (סעיף 46). במצב דברים זה, ולמרות שהנטל בעניין על התביעה, נמנע ב"כ התובעים מלחקור על כך את יריב. ואולם לא רק זאת, אלא שב"כ התובעים אף משך את תצהירה של גב' פרקש במועד הקבוע לחקירתה, למרות שהיא התייצבה בבית המשפט (עמ' 100-101). מכל מקום, במה יכול היה ד"ר פרקש להועיל? וזאת במיוחד כאשר לא הייתה בגייפ המחלץ בדרך למרפאה כל ערכת עירוני נוזלים; וכאשר לגישתו של ד"ר פרקש, העירוני המיידית היה חיוני, וללא זאת לא ניתן היה להציל את כלנית. אזכיר גם, שלא הוגשה כל חוות דעת רפואית מטעם התביעה בתיק זה, לא לעניין זה ולא לכל עניין שהוא.

סוף דבר

52. המסקנה העולה מכל האמור לעיל היא, שהתביעה לא הצליחה להוכיח כל רשלנות של הנתבעים – לא באי-מתן מידע ואזהרות בטרם היציאה לטיול, לא בהיערכות לטיול ובארגונו, ולא בעת ניהול הטיול בבוליביה. אין מדובר בעניין של נטל הוכחה ושכנוע בלבד, אלא הוכח שהנתבעים לא התרשלו.



בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"א 14-02-23432 ננקין ואח' נ' אקו טיולי שטח בע"מ ואח'

53. ליבי עם התובעים. יקירותיהם-אהובותיהם יצאו לטיול חוויתי בבוליביה הרחוקה, ולא שבו. הן מצאו את מותן בתאונת דרכים אומללה ומיותרת, כאשר הרכב בו נסעו התהפך. חבל על דאבדין. המשטרה הבוליביאנית חקרה את הדבר, ומצאה שהתאונה נגרמה ברשלנותו של הנהג. האחריות לפיצויים בעקבות זאת רובצת, לכאורה, על הנהג, על מעבידתו הבוליביאנית, וייתכן שגם על חברת הביטוח שלהם. ואולם הם הכתובת לתביעה זו, ולא הנתבעים דנן.

54. התוצאה היא, שעליי לדחות את התביעה, וכך אני מורה. בנסיבות העניין לא יהיה צו להוצאות.

ניתן היום, ב' חשוון תש"פ, 31 אוקטובר 2019, בהעדר הצדדים.

המזכירות תשלח את פסק הדין לב"כ הצדדים.

רמי אמיר, שופט