

בבית המשפט המחוזי

בתל אביב – יפו

המבקשים הייצוגיים: 1. איתאל ברמן ת.ז. 021523592

2. ליליאנה אורן ת.ז. 017689282

ע"י ב"כ עוה"ד דוד מנע ואח'

מרח' ז'בוטינסקי 33, רמת גן

טל': 03-6137946, פקס: 03-6137947

- נ ג ד -

רכבת ישראל בע"מ ח.צ. 52-004361-3

המשיבה:

רח' ארלוזורוב 2, ת"א

בקשה לאישור תביעה ייצוגית

לפי סעיפים 1 ו- 4 לתוספת השנייה לחוק התובענות הייצוגיות התשס"ו – 2006 מוגשת בזאת בקשה לאישור תובענה ייצוגית וזאת על פי האמור בסעיף 3 (א) לחוק תובענות ייצוגיות, התשס"ו – 2006, (להלן: "חוק תובענות ייצוגיות"). עניינה של התביעה תקלות, שיבושים ועיכובים חוזרים ונשנים של הפעלת רכבת ישראל ע"י המשיבה. בית המשפט הנכבד מתבקש לאשר בזאת את הגשת התובענה המצ"ב לבקשה ומסומנת 1 כתובענה ייצוגית, וזאת בהתאם לאמור בסעיף 3 (ב) לחוק תובענות ייצוגיות התשס"ו – 2006. כתב התביעה הייצוגית מצ"ב לבקשה מסומן 1.

א. הצדדים

1. המבקש הייצוגי 1 הוא תושב ואזרח ישראל המתגורר בתל אביב ועובד בתל אביב. המבקש הייצוגי משתמש ברכבת באופן קבוע ויום יומי לצורך הגעה מהבית לעבודה ולהיפך.
2. המבקשת הייצוגית 2 הינה אזרחית ותושבת ישראל המתגוררת בעיר רעננה ומשתמשת ברכבת ישראל על בסיס קבוע מידי יום מהבית לעבודה ובחזרה.
3. המשיבה, חברת רכבת ישראל בע"מ הינה חברה ממשלתית המפעילה את התחבורה המסילתית במדינת ישראל. המשיבה עוסקת בתובלה והובלת נוסעים, פיתוח, ניהול, תחזוקה ותפעול של תשתית הרכבות.

ב. רקע עובדתי

ב.1. אירוע מיום 05/02/12

4. ביום 05/02/12 בשעה חמש אחר הצהריים, נגרמה תקלה ברכבת שיצאה מכיוון תל אביב לירושלים ושעליה היה המבקש הייצוגי 1. ביתד עם המבקש הייצוגי 1 היו עוד כ- 500 איש על הרכבת.

כרטיס הנסיעה של המבקש 1 מצ"ב **מסומן 2.**

5. יצוין כי ביציאה מתחנת ארלוזורוב הודע לנוסעים במערכת הכריזה כי יש תקלה וכי בתחנה הבאה בתחנת השלום, ירדו הנוסעים מהרכבת ויעלו על רכבת חדשה אך בהגיע הרכבת לתחנת השלום עוכבו הנוסעים ולבסוף התברר כי לא מתכוונים להחליף רכבת וכי המשך הנסיעה יהיה באותה רכבת.

6. הנוסעים נתקעו ברכבת על המסילה בקטע שבין תחנת "השלום" לתחנת "ההגנה" ועקב התקלה נגרמו שיבושים קשים בתנועת הרכבות באזור המרכז.

7. לבסוף לאחר כשלוש שעות בהם שהו הנוסעים בתוך הרכבת, עם דלתות וחלונות סגורים, בחושך, ללא חשמל וללא אויר נקי, נגררה הרכבת המקולקלת בחזרה לתחנת השלום והנוסעים נאלצו באיחור של 3 שעות לחפש אלטרנטיבה אחרת להגיע למקום חפצו.

8. הרכבת שנתקעה על המסילה הובילה לעיכובים בתנועת הרכבות הן לכיוון צפון והן לכיוון צפון ועומס רב נגרם במשך שעות ארוכות ברציפי התחנות באזור המרכז.

ב.2. אירוע מיום 19/12/11

9. ביום 19/12/11 נפגע כבל תקשורת / איתות של רכבת ישראל באזור כפר חב"ד וכתוצאה מכך נגרמו שיבושים בתנועת הרכבות בכל הארץ. הרכבות חלפו על פני תחנות תל-אביב, ולא עצרו בהן.

10. עשרות אלפי נוסעים נתקעו בתחנות ונאלצו לעזוב את התחנה ולחפש דרך אלטרנטיבית להגיע למחוזות חפצם.

ב.3. אירוע מיום 05/10/11

11. ביום 05/10/11 נעצרה רכבת על הפסים בין יבנה לרחובות בעקבות תקלה טכנית, וגרמה לשיבושים קשים בתנועת הרכבות. מאחר שבמקום היתה רק מסילה אחת גם יתר הרכבות לא יכלו לעבור. נוסעים רבים התעכבו בתוך הרכבות ורבים נוספים המתינו בתחנות.

ב.4. אירוע מיום 17/03/11

12. ביום 17/03/11 אירעה תקלת בלמים ברכבת נוסעים שהיתה בדרכה מנהריה דרומה, באזור מושב שבי ציון. נמסר כי בלם חנייה "נתפס" באחד הקרונות וכתוצאה מכך היתמר עשן ממנו.

ב.5. אירוע מיום 19/01/11

13. ב-19 בינואר 2011, הורדו נוסעים מקו מודיעין – חיפה לאחר שעשן עלה מתחת לקרונות מתקלה דומה. שבוע לאחר מכן אירעה תקלה כמעט זהה ברכבת שעצרה בתחנת באר יעקב, לאחר שעשן עלה מאחד הקרונות.

ב.6. אירוע מיום 28/12/10

14. כשלושה שבועות לפני כן, ביום 28/12/10 פרצה שריפה בשניים מקרונות רכבת שהיתה בדרכה מנהריה לתל אביב, ליד שפיים. כתוצאה מהשריפה נפצעו חמישה בני אדם באורח בינוני ו-121 נפצעו באורח קל.

15. ממצאי צוות בדיקה שמונה לחקור את התאונה עולה כי תיקון רשלני של הקרון שבו פרצה השריפה הוא הגורם הבסיסי לאירוע וכי הבקרה והתחזוקה של הרכבת לוקה בחסר.

16. יצויין כי כל אחד מסוג זה משפיע על רוב התחנות באזורי הארץ השונים.

ב.7. השבתות

17. סוד גלוי הוא כי קיימת מתיחות ואף מעבר לזה בין עובדי הרכבת לבין הנהלת הרכבת. מתיחויות ומלחמות כוח אלו נעשים חדשות לבקרים על גב נוסעי הרכבת.

18. וועד עובדי הרכבת טוען כי הרכבת מנוהלת בצורה שעוריינית על דרך של מינויי מקורבים ובני משפחה כדרך חיים. כמו כן מתנהלים מאבקים בכל הקשור לאחזקת הרכבת כאשר ההנהלה מעוניינת למסור את אחזקת הקרונות למיקור חוץ וועד העובדים מתנגד לכך.

19. אתמול (13/02/12) בשעה 23:04 שוב פתחו עובדי הרכבת בשביתה. הנהלת המשיבה פנתה לבית הדין וביקשה להוציא צווי מניעה נגד העובדים ולהכריז כי הוועד מבזה את החלטתו לשוב לעבודה. בעקבות זאת, התכנס בית הדין הבוקר (14/02/12) והוציא צווי מניעה. ראוי לציין כי העובדים הפרו שוב את צו בית המשפט לחזור לעבודה. בכל מקרה 130 אלף נוסעי

רכבת ישראל וביניהם המבקשת הייצוגית 2 נאלצו למצוא דרך אחרת להגיע לעבודתם. סיקור חדשותי מאתר האינטרנט של העיתון ידיעות אחרונות y-net מצ"ב לבקשה מסומן 3.

20. המבקשת הייצוגית 2 נאלצה להשתמש באוטובוס במקום בשירותי הרכבת שבהם היא משתמשת מידי יום.
כרטיס חופשי חודשי של המבקשת 2 וכן כרטיס נסיעה באוטובוס מצ"ב לבקשה מסומן 4.

ג. עילות התביעה

21. המבקשים הייצוגיים הינם לקוחות של המשיבה ונוקדים לשירותיה לצורך הגעתם ממקום למקום. עקב העיכובים, התקלות, השיבושים הרבים וההשבתות המבקשים הייצוגיים, וביחד עימם עוד בממוצע כ- 130 אלף נוסעים המשתמשים מידי יום בשירותי הרכבת, מאחרים להגיע למקום עבודתם או לביתם בכל פעם שקורית תקלה ברכבת.

22. המבקשים הייצוגיים הם נוסעים קבועים של המשיבה. המבקשת 2 אף רוכשת כרטיס "חופשי – חודשי". באופן קבוע יש שיבושים ברכבת וכפי שיתואר להלן נוסעי הרכבת זכאים לפיצוי בגין הנזקים שנגרמים להם כתוצאה מכך.

ג.1 הגנת הצרכן

23. עפ"י סעיף 1 לתוספת השניה לחוק תובענות ייצוגיות ניתן להגיש בקשה לאישור תובענה ייצוגית בתביעה כנגד עוסק כהגדרתו בחוק הגנת הצרכן. המשיבה היא עוסק כהגדרתו בסעיף 1 לחוק הגנת הצרכן והמבקשים הייצוגיים הם לקוחותיה. "עוסק" - מי שמוכר נכס או נותן שירות דרך עיסוק, כולל יצרן.

24. סעיף 4 לחוק הגנת הצרכן קובע כי על עוסק חייב לגלות לצרכן כל פגם או איכות נחותה או תכונה אחרת הידועים לו, המפחיתים באופן משמעותי מערכו של הנכס.

25. על המשיבה כעוסק היה לנהוג בצורה נאותה ולכבד את הוראות החוק החלים גם עליה ולגלות לציבור הנוסעים על הפגמים והקלקולים ע"מ שציבור הלקוחות שלה יידע לכלכל את צעדיו מבעוד מועד ולא יגלה אותם בעצמו במהלך הנסיעה או הניסיון לנסוע תוך שהוא ניזוק עקב כך.

26. התקלות, האיתורים והעיכובים, תהיה סיבתם אשר תהא, היוו פגם, או איכות נחותה בשירות, המפחיתים באופן משמעותי מערכו של שירות הנסיעה ברכבת.

ג.2 מונופול

27. בהתאם לסעיף 4 לתוספת השניה לחוק תובענות ייצוגיות ניתן להגיש תביעה ייצוגית בעילה לפי חוק ההגבלים העסקיים.

28. המשיבה הינה מונופול וזאת בהתאם לסעיף 26 לחוק ההגבלים העסקיים. המשיבה מנצלת לרעה את מעמדה המונופוליסטי.

29. המשיבה יודעת שללקוחותיה (המבקשים הייצוגיים ודומיהם) אין אלטרנטיבה אחרת לנסוע ברכבת אלא באמצעותה.

30. סעיף 29א. לחוק ההגבלים העסקיים קובע כי בעל מונופולין לא ינצל לרעה את מעמדו בשוק באופן העלול לפגוע בציבור.

ד. הגדרת הקבוצה והיקף נזקיה

31. הקבוצה היא קבוצת הנוסעים הקבועים אשר משתמשים בשירותי הרכבת ולאליהם מצטרפים נוסעים מזדמנים אשר מסיבה זו או אחרת בחרו באותו היום לנסוע דווקא ברכבת ולא באמצעי התחבורה שבדרך כלל הם משתמשים בו.

32. המבקשים מייצגים את כלל חברי הקבוצה קרי את אותם צרכני שירות רכבת קבועים ו/או מזדמנים שנמנעה מהם קבלת השירות בכל פעם שנגרמת תקלה מסיבה זו או אחרת ברכבת.

33. על פי הנתונים המדווחים על ידי המשיבה הרי שמדי יום משתמשים כ- 130,000 נוסעים בשירותי התחבורה של הרכבת.

34. למבקשים הייצוגיים נגרמו נזקים ישירים ונזקים עקיפים. כמו כן נגרמה להם עגמת נפש רבה. הנזק הישיר שנגרם למבקשים עומד קודם כל בגובה הכרטיס אותו רכשו וכן בהפרש עבור התשלום בגין אמצעי התחבורה החלופי שנאלצו להשתמש בו כתוצאה מהתקלה.

35. הנזק העקיף שנגרם למבקשים הוא כמובן אובדן הזמן שנגרם למבקשים והטרחה שנאלצו לטרוח לצורך השגת אמצעי תחבורה אחר.

36. עלות כרטיסי הרכבת של המבקשים הייצוגיים היא 8.5 ₪ למבקש 1 (סטודנט) ו- 2.5 ₪ למבקשת 2 (א. ותיק). הממוצע הוא אם כן 5.5 ₪ לכרטיס. כמובן שישנם כרטיסים שעלותם גבוהה בהרבה ולכן הממוצע לכרטיס עומד על 20 ₪.

37. הואיל ולא כל נוסעי הרכבת נפגעו מכל תקלה אלא רק חלקם והואיל וחלק מהאירועים ארכו רק חלק מהיום ולא לאורך כל היום מעריכים המבקשים הייצוגיים כי לפחות 100,000 נוסעים מתוך כ – 130 אלף נוסעים נפגעו בכל אירוע.

38. הנזק הכולל שנגרם אם כן לקבוצה בגין עלות הכרטיסים בלבד עומד ע"ס כולל של 14,000,000 ₪ (20 ₪ * 100,000 נוסעים * 7 אירועים).

39. על אובדן הזמן ועוגמת הנפש שנגרמה למבקשים הם תובעים פיצוי בסך של 500 ₪ לאירוע לכל נוסע ולכל הקבוצה בגין כל האירועים סכום כולל של 500 ₪ * 7 אירועים * 100,000 נוסעים = 350,000,000 ₪ סה"כ.

40. כמובן שהיו נוסעים שהנזק שלהם התבטא בסכומים גבוהים הרבה יותר. לגבי ניזוקים אלו הם יוכלו להחריג את עצמם מהקבוצה במידה ויבחרו בכך בבוא העת.

ה. סיכום

41. התקלות ברכבת גורמות בכל פעם לעיכובים אצל עשרות אלפי נוסעים ולעוגמת נפש רבה לא רק בקרב נוסעי אותן רכבות בהן התרחשה התקלה אלא בקרב כל עשרות האלפים אשר נסיעתם עוכבה ואשר שהו על הרציפים.

42. תקלות מסוג זה גורמות שיבוש חיים של כל נוסע, אשר לא מגיע לעבודתו או לביתו בזמן, או לפגישותיו בזמן או לכל סידור מתוכנן שמשובש בשל עיכובים ואיחורים אלו.

43. התקלות הרבות של הרכבת הינן באחריותה הבלעדית של המשיבה. המשיבה היא זו שאחראית לכך שהמבקשים הייצוגיים וביחד עימם עוד כמאה אלף נוסעים בממוצע ביום יגיעו למחוז חפצם כמתוכנן.

44. המבקשים הייצוגיים ביקשו לקבל שירות מהמשיבה אך לא קיבלו את השירות. נוסעי הרכבת זכאים לשירות שבדאי לא זהו השירות שלשמו הם רכשו את כרטיסי הנסיעה בכל אחד מהפעמים שבהם נגרמו התקלות שתוארו לעיל.

45. המבקשים הסתמכו על לוחות הזמנים שמפרסמת המשיבה והם תכננו את זמני הנסיעות שלהם בהתאם ללוחות הזמנים המפורסמים ע"י המשיבה בלוחות המודעות בתחנות הרכבת ובאתר האינטרנט של המשיבה.

46. במועדים בהם התקיימו התקלות ברכבת נגרמו איחורים ועיכובים בשירות או לחילופין השירות כלל לא ניתן.

47. גרוע מכך, האירועים שקרו אירעו ללא כל התראה מוקדמת ולעיתים מבלי שלמבקשים ניתנה הזכות לבחור אם להיות על הרכבת או לא להיות עליה בזמן קרות התקלה דהיינו האירוע כפה עליהם להישאר במקום ללא אפשרות לזוז כפי שהדבר קרה למבקש 1.

48. המשיבה גורמת לסבל רב לנוסעיה ומוטב כי המשיבה, בהיותה מונופול בלעדי, תקפיד בעתיד על תקינות הרכבות, המשמשות להובלת עשרות אלפי נוסעים, ולא תיקח הימור על גבם של הנוסעים, כפי שנעשה לא אחת במקרים שתוארו לעיל.

49. לתקלות הרבות שנגרמות לרכבות חדשות לבקרים מתווספות גם שיבושים שנגרמים עקב עיצומים ושבתות בשל סכסוכים בין העובדים להנהלת הרכבת בעניין תוכניתה להפריט את מערך התחזוקה של הרכבת. בפועל לא רק שמערך התחזוקה כושל והתקלות הרבות שתוארו לעיל יעידו השבתות גם הם מוסיפות לסבלם של הנוסעים. מסקר שנערך בקרב נוסעי הרכבת ע"י התנועה הירוקה סוגיית האיחורים והעיכובים הוגדרה כ"לעיתים תכופות".

50. המשיבה בקלות דעת, ביודעה שהרכבות אינן תקינות משתמשת ברכבות המסכנות את חייהם של מאות נוסעים. הגיע העת לומר למשיבה – לא עוד. הגיעה העת להעמיד את המשיבה על מקומה ולומר לה כי היא כפופה לחוקים והיא אינה יכולה לעשות ככל העולה על רוחה תוך גרימת סבל ללקוחותיה וסיכון חייהם.

51. התובענה מעוררת שאלות מהותיות של עובדה או משפט המשותפות לכלל חברי הקבוצה, ויש אפשרות סבירה שהן :

א. יוכרעו בתובענה לטובת הקבוצה ;

ב. תובענה ייצוגית היא הדרך היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בנסיבות העניין ;

ג. קיים יסוד סביר להניח כי ענינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בדרך הולמת ;

ד. קיים יסוד סביר להניח כי ענינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בתום לב.

52. אשר על כן, יתבקש בית המשפט הנכבד לאשר למבקשים להגיש את התביעה כתביעה ייצוגית וכן לחייב את המשיבים בהוצאות הבקשה ובבוא העת בגמול עפ"י החוק למבקשים לרבות שכ"ט עו"ד ומע"מ כחוק.

53. בקשה זו נתמכת בתצהירי המבקשים הייצוגיים.



דוד מנע, עו"ד

ב"כ המבקשים המייצגים

תצהיר

אני הח"מ **איתאל ברמן ת.ז. 021523592** לאחר שהוזהרתי כי עלי לומר את האמת ובמידה ולא אעשה כן אחיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק מצהיר בכתב כלהלן:

הנני עושה תצהירי זה בתמיכה לבקשה לאישור תובענה ייצוגית וזאת על פי האמור בסעיף 3 (א) לחוק תובענות ייצוגיות, התשס"ו – 2006, (להלן: "חוק תובענות ייצוגיות"). עניינה של התביעה תקלות, שיבושים, ועיכובים חוזרים ונשנים של הפעלת רכבת ישראל ע"י המשיבה. בית המשפט הנכבד מתבקש לאשר בזאת את הגשת התובענה המצ"ב לבקשה ומסומנת 1 כתובענה ייצוגית.

א. הצדדים

1. אני המבקש הייצוגי 1 ואני תושב ואזרח ישראל המתגורר בתל אביב ועובד בתל אביב. אני משתמש ברכבת באופן קבוע ויום יומי לצורך הגעה מהבית לעבודה ולהיפך.

2. המשיבה, חברת רכבת ישראל בע"מ הינה חברה ממשלתית המפעילה את התחבורה המסילתית במדינת ישראל. המשיבה עוסקת בתובלה והובלת נוסעים, פיתוח, ניהול, תחזוקה ותפעול של תשתית הרכבות.

ב. רקע עובדתי

3. ביום 05/02/12 בשעה חמש אחר הצהריים, נגרמה תקלה ברכבת שיצאה מכיוון תל אביב לירושלים ושעליה הייתי בדרכי מהעבודה לבית. ביחד איתי היו על הרכבת עוד כ- 500 נוסעים שעשו דרכם כמוני הביתה מהעבודה בסוף היום לכיוון בית שמש וירושלים.

4. יצוין כי ביציאה מתחנת ארלוזורוב הודע לנוסעים במערכת הכריזה כי יש תקלה וכי בתחנה הבאה בתחנת השלום, ירדו הנוסעים מהרכבת ויעלו על רכבת חדשה אך בהגיע הרכבת לתחנת השלום עוכבו הנוסעים ולבסוף התברר כי לא מתכוונים להחליף רכבת וכי המשך הנסיעה יהיה באותה רכבת.

5. הרכבת נתקעה על המסילה בקטע שבין תחנת "השלום" לתחנת "ההגנה" ועקב התקלה נגרמו שיבושים קשים בתנועת הרכבות באזור המרכז.

6. לבסוף לאחר כשלוש שעות בהם שהינו בתוך הרכבת בחושך עם חלונות סגורים ללא אוורור ללא חשמל וללא אויר נקי נגררה הרכבת המקולקלת בחזרה לתחנת השלום ואנו נאלצנו באיחור של 3 שעות לחפש אלטרנטיבה אחרת להגיע כל אחד למקום חפצו.

7. הרכבת שנתקעה על המסילה הובילה לעיכובים בתנועת הרכבות הן לכיוון צפון והן לכיוון צפון ועומס רב נגרם במשך שעות ארוכות ברציפי התחנות באזור המרכז.
8. ביום 19/12/11 נפגע כבל תקשורת / איתות של רכבת ישראל באזור כפר חב"ד וכתוצאה מכך נגרמו שיבושים בתנועת הרכבות בכל הארץ. הרכבות חלפו על פני תחנות תל-אביב, ולא עצרו בהן. עשרות אלפי נוסעים נתקעו בתחנות ולבסוף נאלצו לעזוב את התחנה ולחפש דרך אלטרנטיבית להגיע למקום חפצם.
9. ביום 05/10/11 נעצרה רכבת על הפסים בין יבנה לרחובות בעקבות תקלה טכנית, וגרמה לשיבושים קשים בתנועת הרכבות. מאחר שבמקום היתה רק מסילה אחת גם יתר הרכבות לא יכלו לעבור. נוסעים רבים התעכבו בתוך הרכבות ורבים נוספים המתונו בתחנות.
10. ביום 22/09/11 היו שיבושים קשים בתנועת הרכבות ברחבי הארץ. השיבושים נגרמו עקב האטה מכוונת של תנועת הרכבות. הרקע לעיצומים היה מחלוקת בין העובדים וההסתדרות להנהלת הרכבת בעניין תוכניתה להפריט את מערך התחזוקה של הרכבת.
11. ביום 17/03/11 אירעה תקלת בלמים ברכבת נוסעים שהיתה בדרכה מנהריה דרומה, באזור מושב שבי ציון. נמסר כי בלם חנייה "נתפס" באחד הקרונות וכתוצאה מכך היתמר עשן ממנו.
12. ב-19 בינואר 2011, הורדו נוסעים מקו מודיעין – חיפה לאחר שעשן עלה מתחת לקרונות מתקלה דומה. שבוע לאחר מכן אירעה תקלה כמעט זהה ברכבת שעצרה בתחנת באר יעקב, לאחר שעשן עלה מאחד הקרונות.
13. כשלושה שבועות לפני כן, ביום 28/12/10 פרצה שריפה בשניים מקרונות רכבת שהיתה בדרכה מנהריה לתל אביב, ליד שפיים. כתוצאה מהשריפה נפצעו חמישה בני אדם באורח בינוני ו-121 נפצעו באורח קל.
14. ממצאי צוות בדיקה שמונה לחקור את התאונה עולה כי תיקון רשלני של הקרון שבו פרצה השריפה הוא הגורם הבסיסי לאירוע וכי הבקרה והתחזוקה של הרכבת לוקה בחסר. לאחר האירוע שהיה הראשון בשרשרת אירועי בטיחות חמורים ברכבת, איים שר התחבורה לסגור את הרכבת אם לא תתקיים רפורמה בנהלי הבטיחות ברכבת.

ג. עילות התביעה

15. אני משתמש בשירותי הרכבת כדי להגיע מביתי למקום עבודתי ובחזרה על בסיס יומי. עקב העיכובים, התקלות והשיבושים הרבים אני ועוד רבים אחרים כמוני בממוצע כ- 130 אלף

נוסעים המשתמשים מידי יום בשירותי הרכבת, מאחרים להגיע למקום עבודותינו או לביתנו בכל פעם שקורית תקלה ברכבת.

16. המשיבה היא עוסק כהגדרתו בסעיף 1 לחוק הגנת הצרכן ונוסעים הם לקוחותיה. עפ"י סעיף 1 לתוספת השניה לחוק תובענות ייצוגיות ניתן להגיש בקשה לאישור תובענה ייצוגית בתביעה כנגד עוסק כהגדרתו בחוק הגנת הצרכן.

17. המשיבה הינה מונופול וזאת בהתאם לסעיף 26 לחוק ההגבלים העסקיים. המשיבה מנצלת לרעה את מעמדה כמפעילת הרכבת היחידה לכל אורכה ורוחבה של מדינת ישראל. המשיבה אחראית על מועדי הנסיעות ולזמני היציאה וההגעה אל היעדים של הרכבת.

18. התקלות הרבות של הרכבת הינם באחריותה הבלעדית של המשיבה. המשיבה היא זו שאחראית לכך שאני וביחד איתי עוד כמאה ושלושים אלף נוסעים בממוצע ביום יגיעו למחוז חפצם כמתוכנן. כל איחור ו/או עיכוב יוצר אצלנו לנזק כספי ולעגמת נפש.

19. התקלות, האיחורים והעיכובים תהיה סיבתם אשר תהא היוו פגם, או איכות נחותה בשירות המפחיתים באופן משמעותי מערכו של שירות הנסיעה ברכבת. בהתאם לסעיף 4 לחוק הגנת הצרכן על המשיבה היה להודיע על האפשרויות הללו.

20. על המשיבה כעוסק היה לנהוג בצורה נאותה ולכבד את הוראות החוק החלים גם עליה ולגלות לציבור הנוסעים על הפגמים והקלקולים ע"מ שציבור הלקוחות שלה יידע לכלכל את צעדיו מבעוד מועד ולא יגלה אותם בעצמו במהלך הנסיעה או הניסיון לנסוע תוך שהוא ניזוק עקב כך.

21. בנוסף המשיבה מנצלת לרעה את מעמדה המונופוליסטי בכך שהיא פוגעת בציבור הלקוחות שלה. המשיבה יודעת שללקוחותיה (ביניהם אנוכי) אין אלטרנטיבה אחרת לנסיעה ברכבת אלא באמצעותה. סעיף 29א. לחוק ההגבלים העסקיים אוסר על בעל מונופולין לנצל לרעה את מעמדו באופן העלול לפגוע בציבור.

22. אני ביקשתי לקבל שירות מהמשיבה אך לא קיבלתי את השירות. קיבלתי שירות שבודאי לא זהו השירות שלשמו רכשתי את כרטיס הנסיעה.

23. אני הסתמכתי על השירות שנותנת המשיבה. אני גם תכננתי את זמני הנסיעות שלי בהתאם ללוחות הזמנים המפורסמים ע"י המשיבה בלוחות המודעות בתחנות הרכבת ובאתר האינטרנט של המשיבה.

24. אין חולק כי במועדים שתוארו לעיל, קרי במועדים בהם התקיימו התקלות ברכבת נגרמו איחורים ועיכובים בשירות או לחילופין השירות כלל לא ניתן.

25. גרוע מכך, האירועים שקרו אירעו ללא כל התראה מוקדמת ולעיתים מבלי שניתנה לי הזכות לבחור אם להיות על הרכבת או לא להיות עליה בזמן קרות התקלה דהיינו האירוע נכפה עלי ללא אפשרות לזוז.

ד. הגדרת הקבוצה והיקף נזקיה

26. התקלה ברכבת גרמה לעיכובים אצל עשרות אלפי נוסעים ולעוגמת נפש רבה לא רק בקרב נוסעי אותן רכבות בהן התרחשה התקלה אלא בקרב כל עשרות האלפים אשר נסיעתם עוכבה ואשר שהו על הרציפים משך שעותיים ושלוש שעות.

27. תקלות מסוג זה גורמות שיבוש חיים של כל נוסע, אשר לא מגיע לעבודתו או לביתו בזמן, או לפגישותיו בזמן או לכל סידור מתוכנן שמשובש בשל עיכובים ואיחורים אלו.

28. הקבוצה היא קבוצת הנוסעים הקבועים אשר משתמשים בשירותי הרכבת ולאליהם תמיד מצטרפים נוסעים מזדמנים אשר מסיבה זו או אחרת בחרו באותו היום לנסוע דווקא ברכבת ולא באמצעי התחבורה שבדרך כלל הם משתמשים בו.

29. אני מייצג את כלל חברי הקבוצה קרי את אותם צרכני שירות רכבת קבועים ו/או מזדמנים שנמנעה מהם קבלת השירות בכל פעם שנגרמת תקלה מסיבה זו או אחרת ברכבת.

30. על פי הנתונים המדווחים על ידי המשיבה הרי שמדי יום משתמשים כ- 130,000 נוסעים בשירותי התחבורה של הרכבת.

31. נגרמו לי נזקים ישירים ונזקים עקיפים. כמו כן נגרמה לי עגמת נפש רבה. הנזק הישיר שנגרם לי עומד קודם כל בגובה הכרטיס אותו רכשתי וכן בהפרש עבור התשלום בגין אמצעי התחבורה החלופי שנאלצתי להשתמש בו כתוצאה מהתקלה.

32. הנזק העקיף שנגרם לי הוא כמובן אובדן זמן והטרחה שנאלצתי לטרוח לצורך השגת אמצעי תחבורה אחר.

33. הנזק אשר נגרם לי בגין כרטיס הרכבת אותו רכשתי הוא 5 שקלים. אני גם שילמתי 6.60 ₪ עבור נסיעה באוטובוס במקום הנסיעה ברכבת שנתקעה. כמו כן בזבזתי 3 שעות תמימות בהמתנה בתוך הרכבת ללא אור וללא אוויר כמעט. על אובדן הזמן ועוגמת הנפש שנגרמה לי אני תובע פיצוי בסך של 500 ₪.

34. 7 תקלות שונות אירעו ברכבת במהלך השנה האחרונה. כל תקלה כזו גרמה לנזק של 500 ₪ בממוצע לכל נוסע (כמובן שהיו נוסעים שהנזק שלהם התבטא בסכומים גבוהים הרבה יותר). לגבי ניזוקים אלו הם יוכלו להחריג את עצמם מהקבוצה במידה ויבחרו בכך בבוא העת.

35. הואיל ולא כל נוסעי הרכבת נפגעו מכל תקלה אלא רק חלקם והואיל וחלק מהאירועים ארכו רק חלק מהיום ולא לאורך כל היום מעריכים המבקשים הייצוגיים כי לפחות 100,000 נוסעים מתוך כ- 130 אלף נוסעים נפגעו בכל אירוע.

36. עלות כרטיס בממוצע עומד ע"ס של 20 ₪ ולכן עלות הנזק של רכישת הכרטיסים בלבד עומד ע"ס כולל של 14,000,000 ₪ (20 ₪ * 100,000 נוסעים * 7 אירועים). על אובדן הזמן ועוגמת הנפש שנגרמה למבקשים הם תובעים פיצוי בסך של 500 ₪ לאירוע לכל נוסע ולכל הקבוצה בגין כל האירועים סכום כולל של 500 ₪ * 7 אירועים * 100,000 נוסעים = 350,000,000 ₪ סה"כ.

37. לתקלות הרבות שנגרמות לרכבות חדשות לבקרים מתווספות גם שיבושים שנגרמים עקב עיצומים ושבתות בשל סכסוכים בין העובדים להנהלת הרכבת בעניין תוכניתה להפריט את מערך התחזוקה של הרכבת. בפועל לא רק שמערך התחזוקה כושל והתקלות הרבות שתוארו לעיל יעידו, השבתות גם הם מוסיפות לסבלם של הנוסעים.

38. התובענה מעוררת שאלות מהותיות של עובדה או משפט המשותפות לכלל חברי הקבוצה.

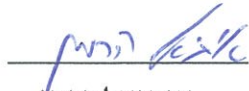
39. יש אפשרות סבירה שהשאלות יוכרעו בתובענה לטובת הקבוצה ;

40. התובענה ייצוגית היא הדרך היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בנסיבות הענין.

41. קיים יסוד סביר להניח כי ענינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בדרך הולמת.

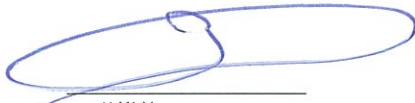
42. קיים יסוד סביר להניח כי ענינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בתום לב.

43. שמי איתיאל ברמן להלן חתימתי ותוכן תצהירי – אמת.


איתיאל ברמן

אישור

אני הח"מ _____, עו"ד מאשר כי ביום 12/2/17 הופיע בפני מר איתיאל ברמן ת.ז. _____ ולאחר שהזהרתיו כי עליו לומר את האמת ובמידה ולא יעשה כן יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, חתם על תצהיר זה בפני.


עו"ד

תצהיר

אני הח"מ ליליאנה אורן ת.ז. 017689282 לאחר שהוזהרתי כי עלי לומר את האמת ובמידה ולא אעשה כן אהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק מצהירה בכתב כלהלן:

הנני עושה תצהירי זה בתמיכה לבקשה לאישור תובענה ייצוגית וזאת על פי האמור בסעיף 3 (א) לחוק תובענות ייצוגיות, התשס"ו – 2006, (להלן: "חוק תובענות ייצוגיות"). עניינה של התביעה תקלות, שיבושים, עיכובים ושביתות חוזרים ונשנים של הפעלת רכבת ישראל ע"י המשיבה. בית המשפט הנכבד מתבקש לאשר בזאת את הגשת התובענה המצ"ב לבקשה ומסומנת 1 כתובענה ייצוגית.

א. הצדדים

1. אני המבקשת הייצוגית 2 ואני תושבת ואזרחית ישראל המתגוררת ברעננה ועובדת ברמת גן. אני משתמשת ברכבת באופן קבוע ויום יומי לצורך הגעה מהבית לעבודה ולהיפך ולצורך כך אני משתמשת בכרטיס חופשי חודשי.

2. המשיבה, חברת רכבת ישראל בע"מ הינה חברה ממשלתית המפעילה את התחבורה המסילתית במדינת ישראל. המשיבה עוסקת בתובלה וחובלת נוסעים, פיתוח, ניהול, תחזוקה ותפעול של תשתית הרכבות.

ב. רקע עובדתי

3. אתמול (13/02/12) בשעה 23:04 פתחו עובדי הרכבת בשביתה. הנהלת המשיבה פנתה לבית הדין וביקשה להוציא צווי מניעה נגד העובדים ולהכריז כי הוועד מבזה את החלטתו לשוב לעבודה.

4. בעקבות זאת, התכנס בית הדין הבוקר (14/02/12) והוציא צווי מניעה. בכל מקרה 150 אלף נוסעי רכבת ישראל וביניהם אני נאלצנו למצוא דרך אחרת להגיע לעבודתם.

5. ביום 05/02/12 בשעה חמש אחר הצהריים, נגרמה תקלה ברכבת שיצאה מכיוון תל אביב לירושלים.

6. הרכבת נתקעה על המסילה בקטע שבין תחנת "השלום" לתחנת "ההגנה" ועקב התקלה נגרמו שיבושים קשים בתנועת הרכבות באזור המרכז.

7. הרכבת שנתקעה על המסילה הובילה לעיכובים בתנועת הרכבות הן לכיוון צפון והן לכיוון צפון ועומס רב נגרם במשך שעות ארוכות ברציפי התחנות באזור המרכז.

8. ביום 19/12/11 נפגע כבל תקשורת / איתות של רכבת ישראל באזור כפר חב"ד וכתוצאה מכך נגרמו שיבושים בתנועת הרכבות בכל הארץ. הרכבות חלפו על פני תחנות תל-אביב, ולא עצרו בהן. עשרות אלפי נוסעים נתקעו בתחנות ולבסוף נאלצו לעזוב את התחנה ולחפש דרך אלטרנטיבית להגיע למקום חפצם.

9. ביום 05/10/11 נעצרה רכבת על הפסים בין יבנה לרחובות בעקבות תקלה טכנית, וגרמה לשיבושים קשים בתנועת הרכבות. מאחר שבמקום היתה רק מסילה אחת גם יתר הרכבות לא יכלו לעבור. נוסעים רבים התעכבו בתוך הרכבות ורבים נוספים המתונו בתחנות.

10. ביום 22/09/11 היו שיבושים קשים בתנועת הרכבות ברחבי הארץ. השיבושים נגרמו עקב האטה מכוונת של תנועת הרכבות. הרקע לעיצומים היה מחלוקת בין העובדים וההסתדרות להנהלת הרכבת בעניין תוכניתה להפריט את מערך התחזוקה של הרכבת.

11. ביום 17/03/11 אירעה תקלת בלמים ברכבת נוסעים שהיתה בדרכה מנהריה דרומה, באזור מושב שבי ציון. נמסר כי בלם חנייה "נתפס" באחד הקרונות וכתוצאה מכך היתמר עשן ממנו.

12. ב-19 בינואר 2011, הורדו נוסעים מקו מודיעין – חיפה לאחר שעשן עלה מתחת לקרונות מתקלה דומה. שבוע לאחר מכן אירעה תקלה כמעט זהה ברכבת שעצרה בתחנת באר יעקב, לאחר שעשן עלה מאחד הקרונות.

13. כשלושה שבועות לפני כן, ביום 28/12/10 פרצה שריפה בשניים מקרונות רכבת שהיתה בדרכה מנהריה לתל אביב, ליד שפיים. כתוצאה מהשריפה נפצעו חמישה בני אדם באורח בינוני ו-121 נפצעו באורח קל.

14. ממצאי צוות בדיקה שמונה לחקור את התאונה עולה כי תיקון רשלני של הקרון שבו פרצה השריפה הוא הגורם הבסיסי לאירוע וכי הבקרה והתחזוקה של הרכבת לוקה בחסר. לאחר האירוע שהיה הראשון בשרשרת אירועי בטיחות חמורים ברכבת, איים שר התחבורה לסגור את הרכבת אם לא תתקיים רפורמה בנהלי הבטיחות ברכבת.

ג. עילות התביעה

15. אני משתמשת בשירותי הרכבת כדי להגיע מביתי למקום עבודתי ובחזרה על בסיס יומי. עקב העיכובים, התקלות והשיבושים הרבים אני ועוד רבים אחרים כמוני בממוצע כ- 150 אלף נוסעים המשתמשים מידי יום בשירותי הרכבת, מאחרים להגיע למקום עבודותינו או לביתנו בכל פעם שקורית תקלה ברכבת.

16. המשיבה היא עוסק כהגדרתו בסעיף 1 לחוק הגנת הצרכן ונוסעים הם לקוחותיה. עפ"י סעיף 1 לתוספת השניה לחוק תובענות ייצוגיות ניתן להגיש בקשה לאישור תובענה ייצוגית בתביעה כנגד עוסק כהגדרתו בחוק הגנת הצרכן.

17. המשיבה הינה מונופול וזאת בהתאם לסעיף 26 לחוק ההגבלים העסקיים. המשיבה מנצלת לרעה את מעמדה כמפעילת הרכבת היחידה לכל אורכה ורוחבה של מדינת ישראל. המשיבה אחראית על מועדי הנסיעות ולזמני היציאה וההגעה אל היעדים של הרכבת.

18. התקלות הרבות של הרכבת הינם באחריותה הבלעדית של המשיבה. המשיבה היא זו שאחראית לכך שאני וביחד איתי עוד כמאה וחמישים אלף נוסעים בממוצע ביום יגיעו למחוז חפצם כמתוכנן. כל איחור ו/או עיכוב יוצר אצלנו לנזק כספי ולעגמת נפש.

19. התקלות, האיחורים והעיכובים תהיה סיבתם אשר תהא היוו פגם, או איכות נחותה בשירות המפחיתים באופן משמעותי מערכו של שירות הנסיעה ברכבת. בהתאם לסעיף 4 לחוק הגנת הצרכן על המשיבה היה להודיע על האפשרויות הללו.

20. על המשיבה כעוסק היה לנהוג בצורה נאותה ולכבד את הוראות החוק החלים גם עליה ולגלות לציבור הנוסעים על הפגמים והקלקולים ע"מ שציבור הלקוחות שלה יידע לכלכל את צעדיו מבעוד מועד ולא יגלה אותם בעצמו במהלך הנסיעה או הניסיון לנסוע תוך שהוא ניזוק עקב כך.

21. בנוסף המשיבה מנצלת לרעה את מעמדה המונופוליסטי בכך שהיא פוגעת בציבור הלקוחות שלה. המשיבה יודעת שללקוחותיה (ביניהם אנוכי) אין אלטרנטיבה אחרת לנסיעה ברכבת אלא באמצעותה. סעיף 29א. לחוק ההגבלים העסקיים אוסר על בעל מונופולין לנצל לרעה את מעמדו באופן העלול לפגוע בציבור.

22. אני ביקשתי לקבל שירות מהמשיבה אך לא קיבלתי את השירות. קיבלתי שירות שבודאי לא זהו השירות שלשמו רכשתי את כרטיס הנסיעה.

23. אני הסתמכתי על השירות שנותנת המשיבה. אני גם תכננתי את זמני הנסיעות שלי בהתאם ללוחות הזמנים המפורסמים ע"י המשיבה בלוחות המודעות בתחנות הרכבת ובאתר האינטרנט של המשיבה.

24. אין חולק כי במועדים שתוארו לעיל, קרי במועדים בהם התקיימו התקלות ברכבת נגרמו איחורים ועיכובים בשירות או לחילופין השירות כלל לא ניתן. גרוע מכך, האירועים שקרו אירעו ללא כל התראה מוקדמת.

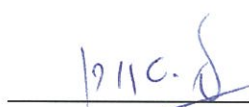
ד. הגדרת הקבוצה והיקף נזקיה

25. התקלות ברכבת גורמות לעיכובים אצל עשרות אלפי נוסעים ולעוגמת נפש רבה לא רק בקרב נוסעי אותן רכבות בהן התרחשה התקלה אלא בקרב כל עשרות האלפים אשר נסיעתם עוכבה ואשר שהו על הרציפים משך שעותיים ושלוש שעות.
26. תקלות מסוג זה גורמות שיבוש חיים של כל נוסע, אשר לא מגיע לעבודתו או לביתו בזמן, או לפגישותיו בזמן או לכל סידור מתוכנן שמשובש בשל עיכובים ואיחורים אלו.
27. הקבוצה היא קבוצת הנוסעים הקבועים אשר משתמשים בשירותי הרכבת ולאליהם תמיד מצטרפים נוסעים מזדמנים אשר מסיבה זו או אחרת בחרו באותו היום לנסוע דווקא ברכבת ולא באמצעי התחבורה שבדרך כלל הם משתמשים בו.
28. אני מייצגת את כלל חברי הקבוצה קרי את אותם צרכני שירות רכבת קבועים שנמנעה מהם קבלת השירות בכל פעם שנגרמת תקלה מסיבה זו או אחרת ברכבת. על פי הנתונים המדווחים על ידי המשיבה הרי שמדי יום משתמשים כ- 130,000 נוסעים בשירותי התחבורה של הרכבת ולהערכתי הקבוצה מונה כ- 100 אלף נוסעים בממוצע פר אירוע.
29. נגרמו לי ולקבוצה נזקים ישירים ונזקים עקיפים. כמו כן נגרמה לנו עגמת נפש רבה. הנזק הישיר שנגרם לנו עומד קודם כל בגובה הכרטיס אותו רכשתי וכן בהפרש עבור התשלום בגין אמצעי התחבורה החלופי שנאלצתי להשתמש בו כתוצאה מהתקלה.
30. הנזק אשר נגרם לי בגין כרטיס הרכבת אותו רכשתי הוא 2.5 ₪. אני גם שילמתי 5.20 ₪ עבור נסיעה באוטובוס במקום הנסיעה ברכבת.
31. הנזק העקיף שנגרם לי הוא כמובן אובדן זמן והטרחה שנאלצתי לטרוח לצורך השגת אמצעי תחבורה אחר. אני מעריכה נזק זה ב- 500 ₪ לאירוע.
32. 7 תקלות שונות אירעו ברכבת במהלך השנה האחרונה. כל תקלה כזו גרמה לנזק כספי המתבטא באובדן זמן טרחה ועגמת נפש.
33. התובענה מעוררת שאלות מהותיות של עובדה או משפט המשותפות לכלל חברי הקבוצה.
34. יש אפשרות סבירה שהשאלות יוכרעו בתובענה לטובת הקבוצה ;
35. התובענה ייצוגית היא הדרך היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בנסיבות הענין.

36. קיים יסוד סביר להניח כי ענינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בדרך הולמת.

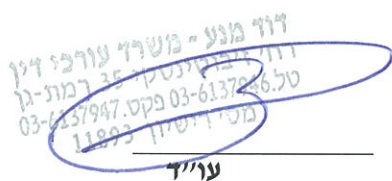
37. קיים יסוד סביר להניח כי ענינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בתום לב.

38. שמי ליליאנה אורן להלן חתימתי ותוכן תצהירי – אמת.


ליליאנה אורן

אישור

אני הח"מ _____, עו"ד מאשר כי ביום 10/11/17 הופיע בפני גב' ליליאנה אורן ת.ז.
ולאחר שהזהרתיה כי עליה לומר את האמת ובמידה ולא תעשה כן 017689282
תהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק, חתמה על תצהירה זה בפני.


עו"ד

1

בבית המשפט המחוזי

בתל אביב – יפו

התובעים הייצוגיים: 1. איתאל ברמן ת.ז. 021523592

2. ליליאנה אורן ת.ז. 017689282

ע"י ב"כ עוה"ד דוד מנע ואח'

מרתי ז'בוטינסקי 33, רמת גן

טל': 03-6137946, פקס: 03-6137947

- נ ג ד -

הנתבעת: רכבת ישראל בע"מ ח.צ. 52-004361-3

רח' ארלוזורוב 2, ת"א

מהות התביעה: הגנת הצרכן + הגבלים עסקיים.

סכום התביעה: 364,000,000 ₪.

כתב תביעה ייצוגית

לפי סעיפים 1 ו-4 לתוספת השנייה לחוק התובענות הייצוגיות התשס"ו – 2006 מוגשת בזאת תובענה ייצוגית וזאת על פי האמור בסעיף 3 (א) לחוק תובענות ייצוגיות, התשס"ו – 2006, (להלן: "חוק תובענות ייצוגיות"). עניינה של התביעה תקלות, שיבושים ועיכובים חוזרים ונשנים של הפעלת רכבת ישראל ע"י הנתבעת.

א. הצדדים

1. התובע הייצוגי 1 הוא תושב ואזרח ישראל המתגורר בתל אביב ועובד בתל אביב. התובע הייצוגי משתמש ברכבת באופן קבוע ויום יומי לצורך הגעה מהבית לעבודה ולהיפך.

2. התובעת הייצוגית 2 הינה אזרחית ותושבת ישראל המתגוררת בעיר רעננה ומשתמשת ברכבת ישראל על בסיס קבוע מידי יום מהבית לעבודה ובחזרה.

3. הנתבעת, חברת רכבת ישראל בע"מ הינה חברה ממשלתית המפעילה את התחבורה המסילתית במדינת ישראל. הנתבעת עוסקת בתובלה והובלת נוסעים, פיתוח, ניהול, תחזוקה ותפעול של תשתית הרכבות.

ב. רקע עובדתי

ב.1. אירוע מיום 05/02/12

4. ביום 05/02/12 בשעה חמש אחר הצהריים, נגרמה תקלה ברכבת שיצאה מכיוון תל אביב לירושלים ושעליה היה התובע הייצוגי 1. ביחד עם התובע הייצוגי 1 היו עוד כ- 500 איש על הרכבת.

כרטיס הנסיעה של התובע 1 מצ"ב **מסומן 2**.

5. יצוין כי ביציאה מתחנת ארלוזורוב הודע לנוסעים במערכת הכריזה כי יש תקלה וכי בתחנה הבאה בתחנת השלום, ירדו הנוסעים מהרכבת ויעלו על רכבת חדשה אך בהגיע הרכבת לתחנת השלום עוכבו הנוסעים ולבסוף התברר כי לא מתכוונים להחליף רכבת וכי המשך הנסיעה יהיה באותה רכבת.

6. הנוסעים נתקעו ברכבת על המסילה בקטע שבין תחנת "השלום" לתחנת "ההגנה" ועקב התקלה נגרמו שיבושים קשים בתנועת הרכבות באזור המרכז.

7. לבסוף לאחר כשלוש שעות בהם שהו הנוסעים בתוך הרכבת, עם דלתות וחלונות סגורים, בחושך, ללא חשמל וללא אויר נקי, נגררה הרכבת המקולקלת בחזרה לתחנת השלום והנוסעים נאלצו באיחור של 3 שעות לחפש אלטרנטיבה אחרת להגיע למקום חפצו.

8. הרכבת שנתקעה על המסילה הובילה לעיכובים בתנועת הרכבות הן לכיוון צפון והן לכיוון צפון ועומס רב נגרם במשך שעות ארוכות ברציפי התחנות באזור המרכז.

ב.2. אירוע מיום 19/12/11

9. ביום 19/12/11 נפגע כבל תקשורת / איתות של רכבת ישראל באזור כפר חב"ד וכתוצאה מכך נגרמו שיבושים בתנועת הרכבות בכל הארץ. הרכבות חלפו על פני תחנות תל-אביב, ולא עצרו בהן.

10. עשרות אלפי נוסעים נתקעו בתחנות ונאלצו לעזוב את התחנה ולחפש דרך אלטרנטיבית להגיע למחוזות חפצם.

ב.3. אירוע מיום 05/10/11

11. ביום 05/10/11 נעצרה רכבת על הפסים בין יבנה לרחובות בעקבות תקלה טכנית, וגרמה לשיבושים קשים בתנועת הרכבות. מאחר שבמקום היתה רק מסילה אחת גם יתר הרכבות לא יכלו לעבור. נוסעים רבים התעכבו בתוך הרכבות ורבים נוספים המתינו בתחנות.

4.ב. אירוע מיום 17/03/11

12. ביום 17/03/11 אירעה תקלת בלמים ברכבת נוסעים שהיתה בדרכה מנהריה דרומה, באזור מושב שבי ציון. נמסר כי בלם חנייה "נתפס" באחד הקרונות וכתוצאה מכך היתמר עשן ממנו.

5.ב. אירוע מיום 19/01/11

13. ב-19 בינואר 2011, הורדו נוסעים מקו מודיעין – חיפה לאחר שעשן עלה מתחת לקרונות מתקלה דומה. שבוע לאחר מכן אירעה תקלה כמעט זהה ברכבת שעצרה בתחנת באר יעקב, לאחר שעשן עלה מאחד הקרונות.

6.ב. אירוע מיום 28/12/10

14. כשלושה שבועות לפני כן, ביום 28/12/10 פרצה שריפה בשניים מקרונות רכבת שהיתה בדרכה מנהריה לתל אביב, ליד שפיים. כתוצאה מהשריפה נפצעו חמישה בני אדם באורח בינוני ו-121 נפצעו באורח קל.

15. ממצאי צוות בדיקה שמונה לחקור את התאונה עולה כי תיקון רשלני של הקרון שבו פרצה השריפה הוא הגורם הבסיסי לאירוע וכי הבקרה והתחזוקה של הרכבת לוקה בחסר.

7.ב. השבתות

16. סוד גלוי הוא כי קיימת מתיחות ואף מעבר לזה בין עובדי הרכבת לבין הנהלת הרכבת. מתיחויות ומלחמות כוח אלו נעשים חדשות לבקרים על גב נוסעי הרכבת.

17. וועד עובדי הרכבת טוען כי הרכבת מנוהלת בצורה שערורייתית על דרך של מינויי מקורבים ובני משפחה כדרך חיים. כמו כן מתנהלים מאבקים בכל הקשור לאחזקת הרכבת כאשר ההנהלה מעוניינת למסור את אחזקת הקרונות למיקור חוץ וועד העובדים מתנגד לכך.

18. אתמול (13/02/12) בשעה 23:04 שוב פתחו עובדי הרכבת בשביתה. הנהלת הנתבעת פנתה לבית הדין וביקשה להוציא צווי מניעה נגד העובדים ולהכריז כי הוועד מבזה את החלטתו לשוב לעבודה. בעקבות זאת, התכנס בית הדין הבוקר (14/02/12) והוציא צווי מניעה. בכל מקרה 130 אלף נוסעי רכבת ישראל וביניהם התובעת הייצוגית 2 נאלצו למצוא דרך אחרת להגיע לעבודתם.

19. התובעת הייצוגית 2 נאלצה להשתמש באוטובוס במקום בשירותי הרכבת שבהם היא משתמשת מידי יום.
כרטיס חופשי חודשי של התובעת 2 וכן כרטיס נסיעה באוטובוס מצ"ב לבקשה מסומן 3.

ג. עילות התביעה

20. התובעים הייצוגיים הינם לקוחות של הנתבעת ונוזקים לשירותיה לצורך הגעתם ממקום למקום. עקב העיכובים, התקלות, השיבושים הרבים וההשבתות התובעים הייצוגיים, וביחד עימם עוד בממוצע כ- 130 אלף נוסעים המשתמשים מידי יום בשירותי הרכבת, מאחרים להגיע למקום עבודתם או לביתם בכל פעם שקורית תקלה ברכבת.

21. התובעים הייצוגיים הם נוסעים קבועים של הנתבעת. התובעת 2 אף רוכשת כרטיס "חופשי – חודשי". באופן קבוע יש שיבושים ברכבת וכפי שיתואר להלן נוסעי הרכבת זכאים לפיצוי בגין הנוזקים שנגרמים להם כתוצאה מכך.

ג.1 הגנת הצרכן

22. עפ"י סעיף 1 לתוספת השניה לחוק תובענות ייצוגיות ניתן להגיש בקשה לאישור תובענה ייצוגית בתביעה כנגד עוסק כהגדרתו בחוק הגנת הצרכן. הנתבעת היא עוסק כהגדרתו בסעיף 1 לחוק הגנת הצרכן והתובעים הייצוגיים הם לקוחותיה. "עוסק" - "מי שמוכר נכס או נותן שירות דרך עיסוק, כולל יצרן;

23. סעיף 4 לחוק הגנת הצרכן קובע כי על עוסק חייב לגלות לצרכן כל פגם או איכות נחותה או תכונה אחרת הידועים לו, המפחיתים באופן משמעותי מערכו של הנכס.

24. על הנתבעת כעוסק היה לנהוג בצורה נאותה ולכבד את הוראות החוק החלים גם עליה ולגלות לציבור הנוסעים על הפגמים והקלקולים ע"מ שציבור הלקוחות שלה יידע לכלכל את צעדיו מבעוד מועד ולא יגלה אותם בעצמו במהלך הנסיעה או הניסיון לנסוע תוך שהוא ניזוק עקב כך.

25. התקלות, האיחורים והעיכובים, תהיה סיבתם אשר תהא, היוו פגם, או איכות נחותה בשירות, המפחיתים באופן משמעותי מערכו של שירות הנסיעה ברכבת.

ג.2 מונופול

26. בהתאם לסעיף 4 לתוספת השניה לחוק תובענות ייצוגיות ניתן להגיש תביעה ייצוגית בעילה לפי חוק ההגבלים העסקיים.

27. הנתבעת הינה מונופול וזאת בהתאם לסעיף 26 לחוק ההגבלים העסקיים. הנתבעת מנצלת לרעה את מעמדה המונופוליסטי.

28. הנתבעת יודעת שללקוחותיה (התובעים הייצוגיים ודומיהם) אין אלטרנטיבה אחרת לנסוע ברכבת אלא באמצעותה.

29. סעיף 29א. לחוק ההגבלים העסקיים קובע כי בעל מונופולין לא ינצל לרעה את מעמדו בשוק באופן העלול לפגוע בציבור.

ד. הגדרת הקבוצה והיקף נזקיה

30. הקבוצה היא קבוצת הנוסעים הקבועים אשר משתמשים בשירותי הרכבת ואליהם מצטרפים נוסעים מזדמנים אשר מסיבה זו או אחרת בחרו באותו היום לנסוע דווקא ברכבת ולא באמצעי התחבורה שבדרך כלל הם משתמשים בו.

31. התובעים מייצגים את כלל חברי הקבוצה קרי את אותם צרכני שירות רכבת קבועים ו/או מזדמנים שנמנעה מהם קבלת השירות בכל פעם שנגרמת תקלה מסיבה זו או אחרת ברכבת.

32. על פי הנתונים המדווחים על ידי הנתבעת הרי שמדי יום משתמשים כ- 130,000 נוסעים בשירותי התחבורה של הרכבת.

33. לתובעים הייצוגיים נגרמו נזקים ישירים ונזקים עקיפים. כמו כן נגרמה להם עגמת נפש רבה. הנזק הישיר שנגרם לתובעים עומד קודם כל בגובה הכרטיס אותו רכשו וכן בהפרש עבור התשלום בגין אמצעי התחבורה החלופי שנאלצו להשתמש בו כתוצאה מהתקלה.

34. הנזק העקיף שנגרם לתובעים הוא כמובן אובדן הזמן שנגרם למבקשים והטרחה שנאלצו לטרוח לצורך השגת אמצעי תחבורה אחר.

35. עלות כרטיסי הרכבת של התובעים הייצוגיים היא 8.5 ₪ למבקש 1 (סטודנט) ו- 2.5 ₪ למבקשת 2 (א. ותיק). הממוצע הוא אם כן 5.5 ₪ לכרטיס. **כמובן שישנם כרטיסים שעלותם גבוהה בהרבה ולכן הממוצע לכרטיס עומד על 20 ₪.**

36. הואיל ולא כל נוסעי הרכבת נפגעו מכל תקלה אלא רק חלקם והואיל וחלק מהאירועים ארכו רק חלק מהיום ולא לאורך כל היום מעריכים התובעים הייצוגיים כי **לפחות 100,000 נוסעים מתוך כ- 130 אלף נוסעים נפגעו בכל אירוע.**

37. הנזק הכולל שנגרם אם כן לקבוצה בגין עלות הכרטיסים בלבד עומד ע"ס כולל של 14,000,000 ₪ (20 ₪ * 100,000 נוסעים * 7 אירועים).

38. על אובדן הזמן ועוגמת הנפש שנגרמה למבקשים הם תובעים פיצוי בסך של 500 ₪ לאירוע לכל נוסע ולכל הקבוצה בגין כל האירועים סכום כולל של 500 ₪ * 7 אירועים * 100,000 נוסעים = 350,000,000 ₪ סה"כ.

39. כמובן שהיו נוסעים שהנזק שלהם התבטא בסכומים גבוהים הרבה יותר. לגבי ניזוקים אלו הם יוכלו להחריג את עצמם מהקבוצה במידה ויבחרו בכך בבוא העת.

ה. סיכום

40. התקלות ברכבת גורמות בכל פעם לעיכובים אצל עשרות אלפי נוסעים ולעוגמת נפש רבה לא רק בקרב נוסעי אותן רכבות בהן התרחשה התקלה אלא בקרב כל עשרות האלפים אשר נסיעתם עוכבה ואשר שהו על הרציפים.

41. תקלות מסוג זה גורמות שיבוש חיים של כל נוסע, אשר לא מגיע לעבודתו או לביתו בזמן, או לפגישותיו בזמן או לכל סידור מתוכנן שמשובש בשל עיכובים ואיחורים אלו.

42. התקלות הרבות של הרכבת הינן באחריותה הבלעדית של הנתבעת. הנתבעת היא זו שאחראית לכך שהתובעים הייצוגיים וביחד עימם עוד כמאה אלף נוסעים בממוצע ביום יגיעו למחוז חפצם כמתוכנן.

43. התובעים הייצוגיים ביקשו לקבל שירות מהנתבעת אך לא קיבלו את השירות. נוסעי הרכבת זכאים לשירות שבדאי לא זהו השירות שלשמו הם רכשו את כרטיסי הנסיעה בכל אחד מהפעמים שבהם נגרמו התקלות שתוארו לעיל.

44. התובעים הסתמכו על לוחות הזמנים שמפרסמת הנתבעת והם תכננו את זמני הנסיעות שלהם בהתאם ללוחות הזמנים המפורסמים ע"י הנתבעת בלוחות המודעות בתחנות הרכבת ובאתר האינטרנט של הנתבעת.

45. במועדים בהם התקיימו התקלות ברכבת נגרמו איחורים ועיכובים בשירות או לחילופין השירות כלל לא ניתן.

46. גרוע מכך, האירועים שקרו אירעו ללא כל התראה מוקדמת ולעיתים מבלי שלמבקשים ניתנה הזכות לבחור אם להיות על הרכבת או לא להיות עליה בזמן קרות התקלה דהיינו האירוע כפה עליהם להישאר במקום ללא אפשרות לזוז כפי שהדבר קרה לתובע 1.

47. הנתבעת גורמת לסבל רב לנוסעיה ומוטב כי הנתבעת, בהיותה מונופול בלעדי, תקפיד בעתיד על תקינות הרכבות, המשמשות להובלת עשרות אלפי נוסעים, ולא תיקח הימור על גבם של הנוסעים, כפי שנעשה לא אחת במקרים שתוארו לעיל.

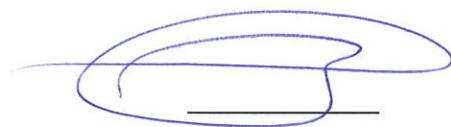
48. לתקלות הרבות שנגרמות לרכבות חדשות לבקרים מתווספים גם שיבושים שנגרמים עקב עיצומים ושבתות בשל סכסוכים בין העובדים להנהלת הרכבת בעניין תוכניתה להפריט את מערך התחזוקה של הרכבת. בפועל לא רק שמערך התחזוקה כושל והתקלות הרבות שתוארו לעיל יעידו השבתות גם הם מוסיפות לסבלם של הנוסעים. מסקר שנערך בקרב נוסעי הרכבת ע"י התנועה הירוקה סוגיית האיחורים והעיכובים הוגדרה כ"לעיתים תכופות".

49. הנתבעת בקלות דעת, ביודעה שהרכבות אינן תקינות משתמשת ברכבות המסכנות את חייהם של מאות נוסעים. הגיע העת לומר לנתבעת – לא עוד. הגיעה העת להעמיד את הנתבעת על מקומה ולומר לה כי היא כפופה לחוקים והיא אינה יכולה לעשות ככל העולה על רוחה תוך גרימת סבל ללקוחותיה וסיכון חייהם.

50. התובענה מעוררת שאלות מהותיות של עובדה או משפט המשותפות לכלל חברי הקבוצה, ויש אפשרות סבירה שהן :

- א. יוכרעו בתובענה לטובת הקבוצה ;
- ב. תובענה ייצוגית היא הדרך היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בנסיבות הענין ;
- ג. קיים יסוד סביר להניח כי ענינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בדרך הולמת ;
- ד. קיים יסוד סביר להניח כי ענינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בתום לב.

51. אשר על כן, יתבקש בית המשפט הנכבד לקבל את התביעה הייצוגית ולחייב את הנתבעת בסכום התביעה וכן בהוצאות ובגמול לתובעים הייצוגיים כחוק לרבות שכ"ט עו"ד ומע"מ כחוק.



דוד מנע, עו"ד

ב"כ התובעים המייצגים

פצוץ בגן איחור: לסמן את הבתולה: 21
מ רבבת מס' 522 תאריך 19/7/60
חותמת + שם מאשר י. גולדברג
הרשמה מנהל חתונה במסעדות
רבנות ישראל

[illegible]

למרות צו המניעה: העובדים לא חזרו לרכבות

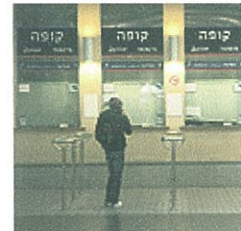
שלחו להדפסה

עד כאן

בית הדין הורה לעובדי הרכבת לשוב לעבודה ב-9 בבוקר, אבל הם מסרבים. אנשי הוועד חסמו את הכניסה למוסך המרכזי, העובדים לא הגיעו לתחנות השונות. "זה ביזיון, אחת לחודש לפחות יש השבתה", אמרה סטודנטית בבאר-שבע
כתבי ynet

בית הדין הורה לעובדי הרכבת לחזור לעבודה, אבל הם עומדים בסירובם. בפעם המי יודע כמה בתקופה האחרונה, תחנות הרכבת שוב נטושות - ושוב בגלל **שביתה**. הבוקר (יום ג') הוציא בית הדין האזורי לעבודה בתל-אביב צווי מניעה וקבע כי על העובדים לשוב לעבודה עד 9 בבוקר, אבל החלטתו שוב לא כובדה. אנשי הוועד חסמו את הכניסה למוסך המרכזי בלוד והעובדים לא הגיעו לתחנות הרכבת. השיבושים בתנועת הרכבת צפויים להימשך גם בהמשך היום.

תחנת הוד השרון לא נפתחה גם אחרי צו המניעה שהוציא בית הדין, רבים מהנוסעים התיישו והחליטו לנסוע באוטובוס. לתחנת רכבת מרכז ולתחנות אחרות העובדים עדיין לא הגיעו. מקורות בהנהלת הרכבת אמרו כי בעקבות זאת הגישה ההנהלה - בפעם השניה תוך 24 שעות - בקשה לביזיון בית הדין.



רכבת מרכז נטושה, הבוקר צילום: ירון ברנר

לחצו כאן להגדיל הטקסט

תקועים על הפסים - כותרות אחרונות ב-ynet:
שביתת הרכבת החלה: "נלחמים על הגב שלנו"
שיבושים ברכבת: הנוסעים: "הפכנו לאסירים"

עוד בערוץ החדשות:
"המודיעין ההודי מעריך: איראן אחראית לטרור"
האוסטרלי שחשף ישבנו בפני מלכת אנגליה - נקנס

לאחר שההסתדרות והאוצר הגיעו בתחילת השבוע להסכמים שהובילו לסיימה של **השביתה הכללית**, אתמול ב-23:04 שוב פתחו עובדי הרכבת בשביתה - והפעם בגלל ארבעה קטרים. הנוסעים, שכבר רגילים לחפש תחליפים, לא היו מופתעים. "ברכבת עושים מה שבא להם, זה לא מוצדק", אמר אופיר, חייל בן 21 מפתח-תקווה, שהגיע הבוקר לתחנת רכבת מרכז, והבין שהרכבת לא תגיע.

"בדרך כלל אני לוקח רכבת לבסיס באזור באר-שבע. היום הגעתי מוקדם לתחנת רכבת ארלוזורוב **בתל-אביב** וגיליתי ששוב שובתים", סיפר החייל. "אני מחכה לאוטובוס וזה יגרום לי לאחר בשעה לבסיס. זה מבאס, כי היה לי חשוב להגיע מוקדם. קמתי בהתאם לזה ובסוף כלום לא משנה. לא הופתעתי שיש שוב שביתה, אבל זה הופך להיות בעייתי. הם עושים מה שבא להם, זה לא מוצדק, זה דופק חיילים, סטודנטים, תושבים מהצפון, תושבים מהדרום. את כולם. ולהם לא אכפת".



הרכבת לא תגיע. הנוסעים קמו מוקדם לאוטובוס (צילום: ירון ברנר)

העיצומים בפעולת קווי הרכבת נגרמים מהסכסוך המתמשך בין הנהלת הרכבת לחברי הוועד על מיקור חוץ של תחזוקת קרונות חדשים לחברה המייצרת אותם. ההנהלה פנתה לבית הדין וביקשה להוציא

צווי מניעה נגד העובדים ולהכריז כי הוועד מבזה את החלטתו לשוב לעבודה. בעקבות זאת, התכנס בית הדין הבוקר והוציא צווי מניעה. ההנהלה הורתה לעובדים לשוב לעבודה, ההסתדרות ביקשה מהם לכבד את החלטת בית הדין, אך הם לא מיהרו לחזור. ב-11 ייערך דיון נוסף בבית הדין בין הצדדים.

יעל, חיילת בת 19 מבאר-שבע, קמה ב-4:30 בבוקר במקום 5:30: "אני משרתת באזור המרכז. ידעתי כבר אתמול שיש שביתה ונאלצתי לקום שעה קודם כדי לקחת אוטובוס מוקדם מהרגיל, מהפחד שאם אעלה על האוטובוס שעה לאחר מכן הוא כבר יהיה עמוס, ולא יהיה לי מקום. ברכבת זה לא היה קורה. אני לא מבינה למה העובדים שובתים, אני מקווה שיש להם סיבה טובה, אבל אני כבר רגילה לשגרת שביתת הרכבות".

לבד ברציף: עולה מצרפת שלא שמעה על השביתה

ברציף הנוטוש בכל זאת נמצאה מישהי אחת על הספסל שלא שמעה על השביתה. "הגעתי לפה וראיתי בלוח הזמנים הדיגיטלי שהרכבות עובדות", אמרה שרה ברנס, עולה מצרפת בת 22. "לא היה שום שלט ולא היה לי את מי לשאול אז ירדתי לרציף, אני מחכה לרכבת לראש העין". כשהבינה שיש שביתה סיפרה שהיא רגילה לכך מצרפת, אך זו פעם ראשונה שהיא נתקלת בשביתת רכבות בישראל. "היה לי בכלל איך להגיע לראש העין? מה אני עושה?"



התור לאוטובוס בתחנה המרכזית בחיפה (צילום: אחיה ראב"ד)

גם בתחנה המרכזית בבאר-שבע לא היו עומסים חריגים, אבל גם שם הנוסעים כעסו על התנהלות ועד עובדי רכבת ישראל. "אני כבר לא נוסעת ברכבת אלא רק באוטובוס. עליהם אפשר לסמוך", אמרה אחת הנוסעות. "אנחנו לא סומכים על הרכבת בבאר שבע", אמרה הסטודנטית רחל שנאלצה לקחת אוטובוס לתל אביב ללימודים. "אחת לחודש לפחות יש השביתה וזה פוגע בשגרת החיים. אם זה לא שביתה, אז זה עבודות תשתית. זה מתסכל ואף אחד לא עושה עם זה כלום. זה ביזיון".

בחיפה הנוסעים למודי הניסיון כלל לא טרחו להגיע לתחנות הרכבת ופנו היישר לתחנות האוטובוס הסמוכות. רבים מהם כלל לא ידעו מדוע הרכבת מושבתת הפעם והיו בטוחים כי מדובר בהמשך השביתה מהשבוע שעבר - המאבק על זכויות עובדי הקבלן. לאוניד ליברמן, תושב הקריות שהיה בדרכו לקורס בתל-אביב, שמע על ההשביתה רק בדרך לתחנה: "אין סיכוי שאגיע בזמן. שמעתי על הסיבות לשביתה הזאת ואני ממש לא מצדיק אותה. אם מבחינה כלכלית שווה להחזיק בחברה חיצונית שתיתן שירותים לרכבת, אז צריך להחזיק בחברה חיצונית".

תושבת **הוד השרון** הייתה עוד יותר נחרצת: "הדבר הזה מאוד מעצבן, אנשי הרכבת עברו את כל הגבולות וזאת עבריינות שצריך להפסיק אותה. זה לא עסק פרטי שהם יכולים לשחק בו איך שבא להם. בגלל השביתה הזו הפסדתי יום עבודה".

לנה, תושבת **כפר סבא**, סיפרה שלא ידעה על השביתה. "אני צריכה לנסוע לתל אביב למקום עבודתי ועכשיו אאלץ לבזבז כסף על מונית ספיישל".

בהכנת הידיעה השתתפו הלל פוסק, אילנה קוריאלי, אחיה ראב"ד, שירי הדר וחסן שעלאן

חדשות ב-SMS - עדכונים מחדר החדשות של ynet ישירות לסלולרי שלכם.

תגיות: רכבת | רכבת ישראל | שביתה
חזרה

[illegible][illegible]