



בית משפט לتبיעות קטנות בחרצליה

ת'ק 12-12-44155 רוזנבוים ואח' נ' ארכיע קווי תעופה ישראליים בע"מ

בפני כב' השופט יחזקאל הראל – סגן הנשיאות

התובעים
1. אביעד רוזנבוים
2. שירותו לוכסנבורג

נגד

הנתבעת
ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ

פסק דין

1
2 **מבוא**
3

4. לפנוי תביעת התובעים, נגד הנתבעת ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ (להלן:
5 "הנתבעת"). זאת בגין אייחור של למעלה מ-14 שעות בהטסתם מהארץ לפריז ביום
6 .20.8.12

7.
8 אין חולק, כי התובעים רכשו אצל הנתבעת 2 כרטיסים לטיסה סדירה מנתביג לפריז
9 ליום 20.8.12, בשעה 17:45. אולם לאחר המ腾ות ולינה בbijtem, טסו לפריז למחרת
10 היום בשעה 08:07.
11 יצוין כי הנתבעת סיפקה על חשבונה לינה לנוסעי טיסה זו, ברם התובעים בחרו ללון
12 בבתייהם.

13.
14 לטענת התובעים, כתוצאה מדחיתת מועד הטיסה נאלצנו לkür את חופשתם. בנוסף,
15 נגרם להם הפסד בגין תשלום לינה עבור לילה אחד בפריז.
16 התובעים עותרים לפיצוי בסך של 5,000 ש"ח לכל אחד, בטענה כי עומדת להם עילת
17 תביעה כנגד הנתבעת בין היתר, בהתאם לחוק שירות תעופה (פיצוי וסיווע בשל
18 ביטול טיסה או שינוי בתנאייה), התשע"ב 2011 (להלן: "חוק פיצוי וסיווע").
19

20. לטענת הנתבעת, העיקוב בטיסה נבע מתקלה טכנית בלתי צפוייה, אשר מטריב
21 הדברים לא הייתה בשליטתה. מה גם שעשתה את כל המאמצים פאלאורטיק כדי





בית משפט לتبיעות קטנות בחרצליה

ת'ק 12-12-44155 רוזנבוים ואח' נ' ארקייע קווי תעופה ישראליים בע"מ

- למצוא פתרון חלופי בזמן אמת, ולהקל על נוסעה כאשר במקביל דאגה לטפל בהם.
- מוסיפה וטוענת הנتابעת, כי בתוצאה מאותה תקלת טכנית באחד ממגווני המטוסים שהצריכה החלפת המנוע, עשתה את כל המאמצים על מנת למצוא פתרון חלופי להטסת הנוסעים לפירז בשיא עונת הקיץ – כך עלה בידיה לחכום מטוס של חברת צ'כית, אשר הטיס את התובעים לפירז למחורט היום בשעה 07:50.
- לטענת הנتابעת עשתה ועושה כל שלאל ידה, על מנת למנוע תקלות במטוסה כפי שניתן ללמידה מהתייעוד שהוגש על ידה והמלמד לטענתה על כשירות מטוסיה.
- הנתבעת מוסיפה וטוענת, כי בהתאם להוראות ס' 6 (ה) (1) לחוק פיצויו וסיווע, דין התביעה להידחות.
- כל ההדגשות להלן אין מופיעה במקור, אלא אם נאמר אחרת.

הכרעה

המצב המשפטי

- חוק פיצויו וסיווע נכנס לתוקף ביום 16.8.12 – ימים ספורים לפני מועד טיסתם של התובעים. אביא להלן את ההוראות הרלוונטיות לדין שבפנינו:
- "... טישה שבוטלה" – כל אחת מלאה...
(1) טישה שלא התקיימה;
(2) טישה שהMRI לא אישור שנקבע לפי סעיף 6(ח);
בכרטיס הטישה או באיחור שנקבע לפי סעיף 6(ח);
...
- (א) נושא שהונפק לו כרטיס טישה לטישה שבוטלה, יהיה זכאי לקבל ממפעיל טישה או מהארגון הטעות אלה:
(1) שירות סיוע;
(2) השבת תמורה או כרטיס טישה חלופי, לפי בחירות הנושא;
(3) פיצוי כספי כאמור בתוספת הראשונה.



בית משפט לtbodyות קטנות בהרצליה

ת"ק 12-12-44155 רוזנבוים ואח' נ' ארכיע קווי תעופה ישראלים בע"מ

(ה) בלי לגרוע מהוראות סעיף קטן (ג), נושא שטיסטו בוטלה לא יהיה זכאי לפיצוי כספי כאמור בתוספת הראשונה, אם מפעיל הטיטה או המרגנן הוליך כי התקיים אחד מכל:

(1) הטישה בוטלה בשל נסיבות מיוחדות שלא היו בשליטתו, וגם אם היה עושה כל אשר יוכל – לא יהיה יכול למנוע את ביטולו בשל אותן נסיבות.

...
...
...
...
...

תוספת ראשונה

((סעיף 3(א)(4)

פתרונות לספר

מפרק הטישה (בק"מ) הסכום (בشكلים חדשים)

ענין 2,000

4,500 טע

כועל 4,500 3,060

9. בעבר נדונה אחריותו של מוביל אובייקטיבי עפ"י חוק התובלה האוירית, תש"ס-1980¹⁹.
10. להלן: "חוק התובלה האוירית"²⁰, שהחיל בישראל את הוראות האמנה לאיחוד
11. כללים בדבר תובלה אוירית בינלאומי, היא אמנת ורשה.
12. ס' 19 לאמנת ורשה קובע:

"המוביל ישא באחריות לנזק שנגרם מחייב אישור בתובלה האורית של נסיעים, כבודה או טבון".

ס' 20 לאמנת ורשה מטיל סיג על חבות זו:

"לא ישא המוביל באחריות, אם יוכל שהוא, משמשו וסוכניו נקטו בכל האמצעים הדרושים למניעת הנזק או שלא היה בידו האפשרות לנקטות בהם".



בית משפט לتبיעות קטנות בחרצליה

ת'ק 12-12-44155 רוזנבוים ואחר' נ' ארקייע קווי תעופה ישראליים בע"מ

10. ביום 20.3.11, נכנסה לתוקף "אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה
11. ביןלאומית באויר, מונטראול, 28.05.1999" (להלן: "אמנת מונטראול"). אמת
12. מונטראול החליפה את אמת ורשה.
13. ס' 19 לאמת מונטראול קובע כדלקמן:
14.

15. "הモביל אחראי לנזק שנגרם מלחמת איחור בתובלה אוירית של
16. נוסעים, בבודה או מטען. אף על פי כן, המוביל לא יהיה אחראי לנזק
17. שנגרם מלחמת איחור אם יוכיח שהוא ועובדיו ושליחיו נקטו בכל
18. האמצעים שהיו עשויים להידרש באופן סביר כדי למנוע את הנזק או
19. שנקיטה באמצעות כאמור, הייתה בלתי אפשרית מבחינתו או
20. מבחיננתם".
21.

22. השוואת הוראות ס' 19–20 לאמת ורשה, להוראת ס' 19 לאמת מונטראול מלמדת
23. כי לא חל שינוי של ממש בהוראות ככל שעסיקין באיחור בתובלה.
24.

25. השוואת הוראות חוק פיצוי וסיווע בכל הנוגע לביטול טיסה כהגדורתה, להוראות
26. אמת מונטראול, מלמדת כי כוונת החוק היה לשפר את מצבם של הנוסעים
27. בהתמודדותם עם מובילים אויריים, שעה שטיסתם בוטלה בנסיבות שנקבעו בחוק
28. פיצוי וסיווע – זאת תוך קביעת מגבלות כספיות מודרגות הן בהתיחס למשך הטיסה
29. בטיסה, והן באשר למרחק הטיסה. ככל שהאיחור גדול יותר וככל שמרחק הטיסה
30. גדול יותר, כך גודל הפיצוי – אך תוך קביעת סכום פיצוי קבוע, המביא בחשבון הלכה
31. למעשה את עלות כרטיס הטיסה (ככל שהטיסה קצרה יותר מטבע הדברים מחירה
נמוך יותר ולהיפך).
32.

33. חוק פיצוי וסיווע נדרש לנושא אחד בלבד, והוא פיצוי בגין איחור/ביטול/שינוי כרטיס
34. טיסת נושא. זאת להבדיל מהחוק התבולה האוירית ואמת מונטראול, העוסקים גם
35. באיחור בתובלה כבודה או טובין.
36.

37. החוק נועד לצמצם את התופעה של נוסעים הנאלצים להמתין ולעתים אף לישון
38. בנמל התעופה בחוסר אונים בהמתנה לטוס, תוך סבל רב המשבית לא אחת את
39. חווית נסיעתם. משכך, לדעתי יש לבחון את הוראות חוק הפיצוי והסיווע בנסיבות
40. שונות מאוד שבחנו את הוראות אמת ורשה, וזאת עוד בטרם נדרשו להבדלים שבין
41. הוראותיו להוראות אמת ורשה.
42.



בית משפט לتبיעות קטנות בחרצליה

ת'ק 12-12-44155 רוזנבוים ואח' נ' ארקייע קווי תעופה ישראליים בע"מ

1 14. הוראות ס' 20 **לאמתת ורשה**, פטרו את המוביל היה ויוכח אחד מהתנאים:
2 "נקט בכל האמצעים הדורושים" או "לא הייתה בידיו כל אפשרות לנוקוט
3 בהם".
4

5 לעומת זאת, הוראות חוק פיזי וסיווע מורות כי על המוביל להוכיח מס' תנאים
6 מצטברים: "נסיבות מיוחדות" "שלא היו בשליטתו", "גם אם היה עשוות לא אשר
7 ביכולתו לא יכול היה למנוע בשל אותן נסיבות" ואוסף "מיוחדות".
8

9 דברי ההסבר להצעת חוק פיזי וסיווע, תלמידים כי נועדה "...להסדיר פיזי וסיווע
10 לנוטעים שהונפק להם כרטיס טישה ולא עלו לטישה במועד הנקוב בכרטיס בשל
11 נסיבות שאינן תלויות בהם ובעזן כך לקבוע כללים ואמות מידת זכאותם הון
12 להטבות כספיות והן לסיוע".
13

14 הצדדים לא נדרשו לשאלת איזו הוראת דין יש להחיל על המקורה דין – הוראות
15 אמתת מונטראול או הוראות חוק פיזי וסיווע. לדעתי, הוראות חוק פיזי וסיווע
16 נכנסו לתוקפן לאחר הוראות אמתת מונטראול ומשעיקין בהוראות חוק שדרגתנה
17 גבוהה יותר מדרגתנה של אמנה – יש להידרש להוראות חוק פיזי וסיווע בלבד.
18

19 לדעתי, הוראות חוק פיזי וסיווע החמירו עם המוביל האויר – הן בהוספת המוניה
20 "מיוחדות" וחן בכך שעליו להוכיח כי גם אם היה נוקט בכל האמצעים למנוע נסיבות
21 מיוחדות שאינן בשליטתו, עדין הייתה מוטלת עליו חבות אם לא יעלה בידו להוכיח
22 כי לא יכול היה למנוע את ביטולה למרות הנסיבות (יחד עם זאת, תוקן איזון ומגבלות
23 כמפורט בהמשך).
24 סבורני כי המחוקק ביקש להחמיר עם המוביל האויר, אולם אך ורק ביחס להובלות
25 נסיעים, להבדיל מהובלות כבודה או טובין.
26

27 אירוע טרוור כמו גם אירוע של הפסקת החשמל הגודלה כפי שארעה בארכ"ב בשנת
28 2003, הינם מסווג האירועים שנכנים בסוג נסיבה מיוחדת ובلتוי צפואה
29 שבנסיבותיה המוביל לא יכול היה למנוע את ביטול הטיסה.
30



בית משפט לتبיעות קטנות בחרצליה

ת"ק 12-12-44155 רוזנבוים ואחר' נ' ארכיע קווי תעופה ישראליים בע"מ

18. הנتابעת הפנתה לפסיקה שעסכה בנסיבות שאירעו לפני חקיקת חוק פיצוי וסיווע.
1. חיפוש באתרים העלה שני פסקי דין שונים בנסיבות שאירעו לאחר חקיקת חוק פיצוי
2. וסיווע.
3. כבוד הרשות הבכירה רנה הירש דנה בת"ק (ראשל"ץ) 12-09-26665 קנ"ר נ' ארכיע
4. קווי תעופה ישראליות בע"מ (13.12.13), בתביעה בגין טישה שהייתה מתוכננת מפrio
5. לישראל ביום 15.8.12 בשעה 22:00 ושנדחתה שלוש פעמים, כאשר בסופו של יום
6. התבצעה יומיים לאחר מכן, ביום 17.8.12 בשעה 00:12.
7. כבוד הרשות דנה בהוראות חוק פיצוי וסיווע, והגעה למסקנה כי דין התביעה
8. להידחות מהטעמים כדלקמן:
9.

10. "החוק אינו דורש כי חברות התעופה תעשה כל שביכולתה כדי
11. לקצר את העיבוד לאחר ביטול הטיסה, אלא שתעשה בל האפשר
12. כדי למנוע את ביטול הטיסה. מכאן, שהנتابעת צריכה להוכיח רק
13. כי לא הייתה לה כל שליטה על ביטול הטיסה וכי גם אם הייתה
14. עשוה כל אשר ביכולתה, לא הייתה יכולה למנוע את ביטול הטיסה.

15. הנتابעת אינה מחויבת לעשות "כל אשר ביכולתה" כדי למצוא
16. טישה חלופית לו שבוטלה, מוקדם ככל האפשר ובכל עלות שהיא.
17. לדעתי אין לחיבה לעשות כן ללא מגבלה תקציבית או שיקול
18. כלכלי כלשהו.

19. לטעמי, אין חולק שביטול טישה בשל תקלת טכנית ממשית אינה
20. בשליית הנتابעת. כך גם ביטול הסicoms לחכירת מטוס חלופי
21. מחברת התעופה הטורקית לא היה בשליית הנتابעת. אני סבורה
22. שהנتابעת יצאה ידי חובתה באיתור וחכירה של מטוס חלופי
23. (זאת לא פעם אחת כי אם פעמיים) ולא ניתן להטיל עליה חובה
24. מעבר לכך, חובה שתהיה בלתי סבירה בנסיבות העניין.

25. לפיכך אני קובעת כי במקרה נשוא התביעה לא נפל פגם
26. בהנהלות הנتابעת בנסיבות האמורות, ולפיכך התובע אינו זכאי
27. לפיוצי כספי על פי החוק, אלא להשבת יתרת הוצאותיו בלבד".
28.



בית משפט לتبיעות קטנות בחרצליה

ת"ק 12-12-44155 רוזנבוים ואח' נ' ארקיע קווי תעופה ישראלים בע"מ

1 19. כבוד הרשם הבכיר אדי לכנה סבר אחרת. בת"ק (ת"א) 12-10-32988 **איילה שושנה**
2 גסקו נ' ארקיע קווי תעופה ישראלים בע"מ (22.3.13), דין בשאלת האם לモביל
3 אוורירי עומדת הגנה בנסיבות של ביטול טישה עקב תקלת טכנית. הרשם לכנה סבר
4 כדלקמן:

5 "נסיבות מיוחדת שאינה בשליטת הנتابעת יכולה להיות תנאי מזג
6 אוויר קיצוניים, אירוע מלחמה, בעיה באספקתדלק וכו'. מדובר
7 ברשימה שאינה סגורה.

8
9 לטעמי תקלת טכנית הינה בשליטה של הנتابעת, אם על ידי קניית
10 מטוסים חדשים יותר, או העמדת מטוס חלופי.

11
12 הובאה לעיוני פסק דין של כב' הרשות הבכירה רנה הירש
13 בת.ק. 12-09-26665 שם נקבע כי תקלת טכנית ואי מציאות מטוס
14 חלופי הינה נסיבות מיוחדות.

15
16 לטעמי, לא תקלת טכנית ולא אי מציאות מטוס חלופי אין נסיבות
17 מיוחדות ואם מקבלים את הפרשנות המוצעת שם הרי שהחוק
18 למעשה לא בא לשנות את המצב שהיה קיים בטרם כניסה של
19 החוק לתוקף וחזקת על המחוקק שהוא רצה לשנות את המצב
20 הקיים.

21
22 על המחוקק לתת את דעתו האם קיימת סתייה בין החוק לבין
23 האמונה (אמנת מונטראול), אולם הפרשנות הנכונה של החוק
24 לטעמי היא כי תקלת טכנית חמורה ככל שתהיה ובלתי נמנעת ככל
25 שתהיה אינה מהוות סיבה מיוחדת.

26 כפי שתקלת טכנית באוטובוס אינה מהוות סיבה מיוחדת
27 המביאה לידי סיכון החזה שנחתם בין חברות הסעות לבין
28 המזמין, אך לטעמי גם תקלת טכנית במטוס אינה מהוות סיבה
29 מיוחדת הפותרת את חברות התעופה מתשלום.

30
31 אם המחוקק רצה לצין תקלת טכנית כנסיבות מיוחדת היה לציין
32 זאת במפורש בחוק.



בית משפט לתייעות קטנות בהרצליה

ת"ק 12-12-44155 רוזנבוים ואח' נ' ארקייע קווי תעופה ישראליים בע"מ

1 הגבלת סכום הפיצוי הקבוע בחוק בתוספת הראשונה מחזקת את
2 מסלנתי מאחר וחברות התעופה אינה חשופה יותר לתשלום סכום
3 בלתי מוגבל בתוצאה מתקלה טכנית אלא סכום הפיצוי מוגבל כפי
4 שקבע בתוספת הראשונה לחוק ולכון לא קיים חשש כי יישוט
5 החוק יביא לкриיסת חברות התעופה אלא יביא לכך לחברות
6 התעופה יdaggo לצמצום התקילות הטכניות, לשימוש במטושים
7 חדשים יותר למטרושים חלופיים. (עמ' 2 לפסח"ד).

9 20. מילון אבן שושן מגדר את המילה "מיוחד" כ: "נבדל", דהיינו שונה.

10 לדעתי, המחוקק נקט בלשון ייחודית בעט שעשה שימוש במילה "מיוחדת" ולא
11 במשמעותו, "בלתי צפויות" וכו'. האמנים תקלת טכנית אינה בשליטת המוביל
12 והאמנים גם אם היה עושה כל שביכולתו לא יוכל היה למנוע? אני סבור כך. לטעמי,
13 תקלות טכניות המתרכשות בשל פגם נסתור במטוס, שנגרם במהלך ייצורו של
14 המטוס וה מביא להחלטה של יצרנית המטוס על קרקוע כל המטושים המשמשים את
15 כל חברות התעופה בעולם, עד לאייתור הגורם או תיקון התקלה, יכול להיחשב
16 כנסיבה מיוחדת המקנה פטור למוביל.
17 סבורי כי תקלת טכנית אינה נסיבה מיוחדת משעaskין בכלי תחבורה שימושיים
18 ואופן פעולה תמכנה תקלות שהן גם פונקציה של שימוש ורמת תחזוקה.

19 20. גם אם היה מקום קבוע כי תקלת הינה בגדר נסיבה "מיוחדת", עדין היה על
20 המוביל להוכיח כי אותה תקלת ספקטיבית לא הייתה בשליטתו, וכי גם אם היה עושה
21 כל שביכולתו לא היה יכול למנוע.
22 במקורה דען, הנטבעת הסתפקה בהגשת תיעוד חמלמד על טיפולים ותחזוקה
23 במטוסים, מוביל להידרש למטוס המטושים נשוא התביעה ולמהות התקלה, ומוביל
24 להבהיר להוכיח מדוע לא התגלתה ומהו לא נמנעה עוד קודם לכן.

31 לגוף של עניין



בית משפט לתייעות קטנות בהרצליה

ת"ק 12-12-44155 רוזנבוים ואח' נ' ארקייע קווי תעופה ישראליים בע"מ

1 22. הוכח כי טיסת התובעים נדחתה מס' פעמים ועל כן היא עונה על הגדרת "טישה
2 שבוטלה", כמשמעותו בחוק פיצוי וסיווע. עפ"י התוספת הראשונה, זכאי כל אחד
3 מהתובעים לפיצוי בסך של 2,040 נ"ח.

4
5 23. אשר על כן, חני מחייב את הנتابעת לשלם לכל אחד מהתובעים סך של 2,040 נ"ח,
6 בצוירוף הוצאות משפט בסך של 150 נ"ח. הסכומים הנ"ל יישאו הפרשי הצמדה וריבית
7 כחוק מהיומי ועד לתשלום המלא בפועל, אלא אם ישולם בתחום 30 ימים מהיומי.

10
11 ניתן היום, כ"ב אב תשע"ג, 29 ביולי 2013, בהעדר הצדדים.

12

13 יחזקאל הראל, סגן נשיאה

14

15

16

17

18

19