



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

בפני כבוד השופטת אושרית הובר היימן

	תובעים
1. דוד סגל	
2. אברהם הלל ברסקי	
3. בנימין בורקיס	
4. גיטה רודמן	
5. דינה בלומה ברסקי	
6. יהודית מרקוביץ	
7. יוסף בעק	
8. יניב לוי	
9. יצחק בק	
10. ישראל בלאסברג	
11. ישראל לוי	
12. כתריאל שם טוב	
13. לוי יצחק ברסקי	
14. מאיר יחזקאל רכס	
15. מנחם פוגל	
16. מרים גרינבלאט	
17. יהושע יחזקאל סופר	
18. עקיבא מרקוביץ	
19. שלמה שלום גלברמן	
20. שמעון קלמן גרשון רכס	
21. שנאור זלמן רודמן	
22. בצלאל גלברמן	
23. שלמה חיים בלפר	
24. מנחם מנדל בלפר	
25. ישראל ירט	
26. שנאור זלמן אופן	
27. אברהם ברנשטיין	
28. אהרון גראס	
29. אליסף ניסים חפץ	
30. מרדכי יואל שווארץ	
31. יונה סנה	
32. יעקוב שלמה ליברמן	
33. אהרון שוורץ	
34. בריאן יכנבאום	
35. פנינה בורקיס	
36. גרשון בורקיס	
37. דוד פינטו	
38. אליעזר קרישבסקי	
39. אריה קורשיה	
40. יהודה זאב קליין	
41. יורם בן בסט	
42. חן בן בסט	
43. עמית עכו	
44. ישעיהו גלברמן	
45. אסתר לפיבקר	
46. זהבה ליפסקר	



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

47. אברהם לויק ליפסקר
48. קלודין רינה כלפון
49. יוסף כלפון

ע"י ב"כ עוה"ד אשר רוטבאום

נגד

אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

נתבעים

ע"י ב"כ עוה"ד יצחק זמיר ו/או משה בן סירה
ו/או דריבאו ביתאו

פסק דין חלקי (מתוקן)

1
2
3
4
5
6
7

בפסק הדין מיום 21.08.17 נשמטו שמות ב"כ הצדדים. לפיכך, תוקנה כותרת פסק הדין ושמותיהם
הוספו.
פרט לכך, לא בוצע כל תיקון או שינוי נוסף בלשון פסק הדין.



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

1 האם בנסיבות בהן מטוס נוסעים שהמריא מתל אביב לכיוון ניו-יורק, אך בחלוף 5 שעות טיסה הוסב
2 לאחור והושב לנמל המוצא בישראל, יש לראות בטיסה כ"טיסה שבוטלה" בהתאם להגדרות סעיף 1
3 לחוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012?
4 זו השאלה שנדרש בית המשפט לבחון במקרה דנן.
5

תמצית העובדות שאינן שנויות במחלוקת:

- 6
7 1. הנתבעת הינה חברת התעופה, העוסקת בתעופה והטסת נוסעים ברחבי העולם.
8
- 9 2. התובעים רכשו, כל אחד בנפרד, כרטיס לטיסת הנתבעת מישראל לניו-יורק, אשר נועדה
10 לצאת ביום 17.06.2015, שעת המראה מתוכננת 10:40 שעות ישראל, ושעת נחיתה באותו
11 היום, תוכננה להיות 15:45, שעות מקומי (להלן-"הטיסה").
12
- 13 3. כחמש שעות לאחר ההמראה, הודיע הקברניט לנוסעים, כי בשל תקלה טכנית שהתגלתה
14 באחד מארבעת המנועים, הוחלט להנחית את המטוס בנמל התעופה בלונדון. עוד הוסבר
15 לנוסעים, כי התקלה תתוקן והמטוס ימריא מלונדון ליעדו הסופי.
16
- 17 4. בחלוף כחצי שעה, הודיע הקברניט כי לאחר שנסקלו מכלול השיקולים, הוחלט כי המטוס
18 יתוקן בנמל הבית בישראל ולפיכך יוחזר המטוס לנמל תעופה בן גוריון.
19
- 20 5. ביום 17.6.2015 בשעה 22:30, נחתו התובעים בנקודת המוצא. זאת, לאחר ששהו באוויר
21 למעלה מ- 10 שעות.
22
- 23 6. אין חולק כי הנתבעת דאגה לשירותי סיוע עבור הנוסעים וכי בסופו של יום, שובצו התובעים
24 לטיסות חלופיות באמצעותן הגיעו ליעדם, באיחור של כ- 24 שעות מהמועד המקורי שנקבע
25 לטיסה זו.
26
- 27 7. בגין האמור, עתרו התובעים כי בית המשפט יחייב את הנתבעת לפצותם בהתאם להוראות
28 חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), תשע"ב 2012 (להלן –
29 "החוק" / "חוק שירותי תעופה") בגין טיסה שבוטלה. הנתבעת מצידה, טענה כי נסיבות
30 המקרה אינן מקיימות את הגדרת החוק באשר ל"טיסה שבוטלה". לחלופין, טענה הנתבעת
31 להגנות הקבועות בחוק ולנוזקים שנטענו.
32



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

1 .8 בהתאם להסכמת הצדדים להצעת בית המשפט, חולק הדיון כך שתחילה טענו וסיכמו
2 הצדדים בכתב באשר לשאלה המשפטית באשר לתחולת החוק על נסיבות המקרה דן, ורק
3 לאחר מכן וככל שתיקבע תחולתו, ידון בית המשפט בשאלת הנזקים ושאלת החיוב בפיצוי
4 עפ"י הסייגים בחוק.
5

תמצית טענות הצדדים לשאלת תחולת חוק שירותי תעופה – האם עסקינן ב"טיסה שבוטלה"?:

טענות התובעים:

9 .9 לטענת התובעים יש לראות את הטיסה, בנסיבות המקרה כ"טיסה שבוטלה" בהתאם
10 להגדרת סעיף 1 לחוק. עפ"י הטענה, טיסה אשר המריאה מנתב"ג ושובה על עקבותיה בחלוף
11 10:56 שעות אינה יכולה להיחשב כטיסה שהתקיימה, שכן מעולם לא הובילה את נוסעיה
12 אל מקום היעד בשעה היעודה.
13

14 .10 בטיעוניהם, הפנו התובעים לדברי ההסבר להצעת החוק, שם לטענתם גילה המחוקק דעתו
15 באומרו כי עניינו של החוק בטיפול בתופעה ש"נוסעים שרכשו כרטיס טיסה ולא טסו במועד
16 הנקוב בכרטיס בשל ביטולה, שינוי במועדה או מסיבה אחרת, נאלצים לשאת עקב כך
17 בהוצאות כספיות...". במקרה דן, טוענים התובעים כי בהתאם ללשון החוק, מדובר ב"סיבה
18 אחרת" אשר בעטיה לא טסו במועד שנקבע, ולפיכך מדובר בטיסה שבוטלה בהתאם להגדרת
19 החוק.
20

21 .11 לטענת התובעים, במקרה דן ובדומה למקרים אחרים עליהם ביקש המחוקק להגן, נדרש
22 ביהמ"ש לפרש את החוק פרשנות תכליתית, ולבחון את המקרה בהתאם ל"מבחן התוצאה",
23 דהיינו האם הנוסע הגיע ליעדו במועד שהוסכם מראש, אם לאו.
24

25 .12 לבסוף מפנים התובעים לפרשנות התקנות האירופאיות, כפי שניתנה ע"י בית הדין הגבוה
26 לצדק באירופה בעניין אייר פראנס (ר' Case C-83/10. *Aurora Sousa Rodr'igues and Others .v Air France SA.*)
27 ובו נפסק כי טיסה אשר המריאה ונאלצה לחזור לנמל
28 המוצא תחשב כ"טיסה שבוטלה".
29

טענות הנתבעת:

30
31



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

- 1 לטענת הנתבעת, כוונת המחוקק בהגדרת "טיסה שבוטלה" הינה ברורה וחד משמעית, ולפיה
2 מהרגע שהטיסה ממריאה במועדה ויצאה לדרכה, לא ניתן עוד לראות בה "טיסה שלא
3 התקיימה".
4
- 5 לטענת הנתבעת, יש להתייחס בהגדרת המחוקק רק לקריטריון אחד והוא מועד ההמראה,
6 המשמש כעוגן בשאלת "טיסה שבוטלה" ואילו מועד הגעת הטיסה ליעד אינו רלוונטי
7 להגדרה זו.
8
- 9 בהתייחס לדברי ההסבר לחוק אליו הפנו התובעים, טענה הנתבעת כי יש לדחות את ניסיון
10 התובעים להפנות את הזרקורים מהרישא של הציטוט, (המתייחסת לנוסעים שלא טסו
11 במועד הנקוב בכרטיס) שהוא החלק הרלוונטי לעניין השאלה האם הטיסה בוטלה, אל
12 הסיפא ("סיבה אחרת") שאינו מהותי לקביעת המשפטית במקרה דנן. לטענת הנתבעת, גם
13 מדברי ההסבר עולה כי מועד ההמראה מהווה כנקודת העוגן, וכי אין המדובר בטעות או
14 בלקונה בחוק, אלא שמדובר בכוונת מכוון של המחוקק.
15
- 16 הנתבעת דוחה את עתירת התובעים להקיש מפרשנות התקנות האירופאיות (סעיף 14), שכן
17 המדובר בהוראות דומות בלב' ולא בהעתק זהה של ההוראות, כפי שנטען ע"י התובעים.
18 לטענת הנתבעת, השוני העיקרי בהגדרת "טיסה שבוטלה", בין הוראות החוק הישראלי
19 והאירופאי, נעוץ בכך שהמחוקק הישראלי התייחס בהגדרת "טיסה שבוטלה", גם לטיסה
20 שיצאה באיחור העולה על 8 שעות, הגדרה שאינה קיימת בתקנות האירופאיות, וגם מכך -
21 טוענת הנתבעת - ניתן ללמוד כי המחוקק הישראלי ראה במועד ההמראה את כנקודת הזמן
22 הקובעת.
23
- 24 יתרה מכך, לטענת הנתבעת ניתן ללמוד גם מהתייחסות המחוקק למרכיב הנחיתה בסוגיית
25 הפיצוי בסעיף 5(ג) לחוק, כי היה מודע לאפשרות האיחור בנחיתה, אולם לא כלל אותה
26 ביודעין ובכוונת מכוון בהגדרה של "טיסה שבוטלה".
27
- 28 בנוסף, טוענת הנתבעת כי מהרגע שטיסה המריאה ויצאה לדרכה, שליטת המוביל על מועד
29 הנחיתה פוחתת לאין שיעור שכן עיכוב בנחיתה יכול להיגרם מסיבות רבות שאינן בשליטת
30 המוביל (מזג אוויר, אירוע בטחוני, צפיפות בתעבורה האווירית או תקלה טכנית בלתי
31 צפויה), ומכאן שאין זה סביר להטיל על המוביל האווירי נטל כבד אם עשה כל שביכולתו
32 לדאוג שהטיסה תמריא במועדה או באיחור מצומצם. בהקשר זה, טוענת הנתבעת, כי
33 פרשנות תכליתית שתחייב פיצוי בכל מחיר, תוך התעלמות מוחלטת מהוראותיו של



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

1 המחוקק לא יהא בה כדי להגשים את תכלית החוק, וכי תכלית זו מעניקה גם הגנה למוביל
2 הן באמצעות סייגים והן באמצעות הגדרה של מהי טיסה שבוטלה.

דיון והכרעה:

6 19. [סעיף 1](#) לחוק שירותי תעופה מגדיר את המונח "טיסה שבוטלה", כהאי לישנא:

8 **"כל אחת מאלה, ואולם לא יראו שינוי במספר הטיסה כשלעצמו כטיסה שבוטלה:**

9 **(1) טיסה שלא התקיימה;**

10 **(2) טיסה שהמריאה באיחור של שמונה שעות לפחות מהמועד הנקוב**

11 **בכרטיס הטיסה"...**

13 20. אין חולק, כאמור, כי טיסתם של התובעים שלפניי, המריאה מנמל התעופה בן גוריון במועד.
14 דא עקא, שלאחר כחמש שעות טיסה לערד, הוסב המטוס חזרה, והושב לישראל. עקב זאת,
15 נאלצו התובעים – לאחר שכבר טסו במשך כ – 10 שעות - להמתין לטיסה חלופית והגיעו
16 ליעדם כעבור 24 שעות מהמועד המתוכנן.

18 21. בנסיבות האמורות, נחלקו הצדדים באשר לנקודת הזמן הרלוונטית מבחינת הגדרת החוק
19 ל"טיסה שלא התקיימה" – האם המדובר בטיסה שלא המריאה כלל ליעדה, או שמא עסקינן
20 גם בטיסה שלא נחתה ביעד.

22 22. כידוע, חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012,
23 הנו דבר החקיקה המרכזי שמסדיר מקרים של אי-סדירות בביצוע טיסות, לרבות: ביטול
24 טיסות, עיכוב טיסה, איחור טיסה וכד'. החוק מבוסס על מספר הצדקות שהעיקרית בהן
25 עניינה בצורך ליצור איזון במצב של פערי הכוחות שבין הנוסע למפעיל הטיסה והקניית הגנה
26 מיוחדת וסעדים לנוסע, בשל כך. בדברי ההסבר לחוק (ה"ח 413 מיום 31.10.11), נכתב
27 כדלהלן:

28 **"נוסעים שרכשו כרטיס טיסה ולא טסו בטיסה במועד הנקוב בכרטיס בשל ביטולה,**
29 **שינוי במועדה או מסיבה אחרת, נאלצים לא אחת לשאת עקב כך לשאת בהוצאות**
30 **כספיות, נוסף על הנזקים שאינם ממוננים הנגרמים להם משיבוש תכניותיהם; לכך**
31 **מתלווה לעיתים המתנה ממושכת בשדה התעופה. הדיון הקיים אינו נותן מענה ראוי**
32 **למצב זה:..."**



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

23. כאמור, טענה הנתבעת, כי המחוקק את מילותיו בקפידה, ועל ביהמ"ש להיצמד ללשון החוק באופן התואם ביותר. אולם, הלכה ידועה היא שעמידה דווקנית על לשון החוק איננה גוברת על כללי הצדק הטבעיים וההיגיון הבריא. בהקשר זה יפים דבריו של כב' הנשיא השופט ברק:

"תכליתו של דבר החקיקה היא המטרות והערכים שדבר החקיקה נועד להגשים. כוונתו הסובייקטיבית של המחוקק היא אמצעי אשר בעזרתו לומד הפרשן על תכלית החוק. אין זה האמצעי היחיד, ולעתים אין זה האמצעי החשוב ביותר. עם זאת, ברוב רובם של המקרים זהו האמצעי המרכזי. המחוקק יצר את החוק, והוא עשה כן כדי להגשים תכלית מסויימת ("תכלית סובייקטיבית")... השיטה הפרשנית התכליתית אינה שיטת פרשנות סובייקטיבית אך היא מתחשבת בכוונת המחוקק לצורך גיבוש תכלית החקיקה. בצד התכלית ה"סובייקטיבית" קיימת גם תכלית "אובייקטיבית". אלה המטרות, הערכים והעקרונות שהחוק צריך להגשים בחברה בת זמננו" (אהרון ברק, פרשנות במשפט- פרשנות החקיקה עמודים 143-144, 1993).

24. אמנם, טרם נפסקה הלכה בעניינו, אך ניתן לראות מגמה בפסיקת הערכאות הדיוניות, בכל הנוגע להוראות חוק שירותי תעופה, המוצאת להחיל את הוראות החוק, גם בנסיבות שאינן מתיישבות עם פרשנות דווקנית של הוראותיו.

כך, למשל ב – ת"ק (פ"ת) 18270-11-14 שיראי נ' ג'ט אייר פלאיי (מיום 10.02.15, פורסם בנבו), דן בית המשפט בנסיבות בהן למטוס שיצא מבריסקל לישראל לא ניתן אישור נחיתה, בשל אירועי "צוק איתן", וזה הוסב לאחור ונחת חזרה בבריסקל. כב' הרשם הבכיר אורן כרמלי קבע בפסק הדין, כי "בהתאם לסע' 6(א) לחוק נוסע שטיסתו בוטלה, כשאין אלא לראות את המקרה דנן – כטיסה שיצאה לדרכה וחזרה על עקבותיה מבלי להגיע ליעדה – כטיסה שבוטלה, זכאי הנוסע לקבל ההטבות המנויות בסעיף", וכי העובדה שמדובר בנסיבות שלא היו בשליטת חברת התעופה אינה פוטרת אותה מחובתה עפ"י החוק אלא עשויה להקנות לה הגנות מכוחו של החוק בלבד.

ראו גם – תא"מ 1460-12-15 (עכו) קורקוס נ' טורקיש איירליינס (מיום 21.11.16, פורסם בנבו), העוסק בנסיבות בהן נרכשו כרטיסים לטיסה מישראל לארה"ב, עם עצירת ביניים באיסטנבול. הטיסה מישראל יצאה באיחור של כשעה ועשרים בלבד, אך הדבר הוביל להחמצת טיסת המשך והמתנה של למעלה משמונה שעות לטיסה חלופית. וכך קבע כב' השופט בולוס:



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אוויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

1 "אני סבור, כי נכון לצקת תוכן פרשני מרחיב לתיבה "טיסה שבוטלה". הווה אומר, כל
2 אימת והטיסה לא התקיימה כלל או ההמראה נדחתה ליותר משמונה שעות, בין אם הנוסע
3 המתין ועלה על הטיסה המקורית או אחרת חלופית, אזי עסקינן בטיסה שבוטלה ואין כל
4 רלוונטיות אם הטיסה המקורית יצאה בזמן וסיבת ההחמצה...חיזוק לכך אני מוצא בדברי
5 ההסבר לחוק...ללמדך כי בהתאם לתכלית העומדת מאחורי החוק, תהיה הסיבה אשר
6 תהיה, כל עוד הדבר אינו נובע מאשמו של הנוסע עצמו, הוא זכאי לתרופות הקבועות בחוק,
7 אולם הדבר כפוף כמובן להגנות המנויות בחוק...ועוד, גם משטר האחריות בו בחר המחוקק
8 בחוק זה המקפל בחובו אלמנטים של אחריות חמורה או לכל הפחות מוגברת, אף הוא תומך
9 בגישה לפיה בפרשנות דרישות הסף לתחולת החוק נכון לבחור בפרשנות המרחיבה ולא
10 המצמצמת".

11
12 ראוי להפנות גם לפסק הדין ב – ת"ק (ת"א) 62934-03-17 שריר נ' אליטליה (19.06.17,
13 פורסם בנבו), גם כן בנסיבות שבהן איחור של פחות מ – 8 שעות בטיסה מישראל, גרמה
14 להחמצה של טיסת המשך בעצירת הביניים ולהמתנה של למעלה מ – 8 שעות לטיסה
15 חלופית. במקרה דנן, מפנה כב' השופט נבון לפסיקות של בתי משפט שלום במקרים דומים,
16 בהן קבעו בתי המשפט כי פרשנות תכליתית של החוק מכניסה את הנסיבות האמורות בגדר
17 הגדרת "טיסה שבוטלה", מאמץ פרשנות זו ומחיל אותה על המקרה שלפניו.

18
19 אפנה עוד לפסק דינה של כב' השופטת רנה הירש מן הימים האחרונים ב – ת"ק (ראשל"צ)
20 70347-01-17 פליגלמן נ' אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ, העוסק גם הוא בטיסה מקורית
21 שיצאה באיחור של שעתיים, שכללה נחיתה לא מתוכננת לצורך תדלוק המטוס ואיחור
22 לטיסת המשך, מה שהוביל להמתנה ממושכת לטיסה חלופית. במקרה זה נקבע, כהאי
23 לישנא: "דחייה במועד ההגעה אינה נגרמת רק בשל דחייה בשעת המראת הטיסה, כפי
24 שאנו למדים מהמקרה דנן." גם במקרה דנן, קבע בית המשפט כי יש תחולה לחוק שירותי
25 תעופה, זאת אף שטיסת המקור המריאה באיחור שלא עלה על 3 שעות, וטיסת המשך יצאה
26 במועד (כשהתובעים לא היו עליה) וכלל לא בוטלה.

27
28 לכל האמור, יש גם להוסיף ולהפנות לפסק הדין ב – ת"א (רח') 49782-11-15 אשוואל ואח'
29 נ' אדריה איירווייז, שניתן גם הוא ע"י כב' השופטת הירש, ואשר אליו הפנו התובעים
30 בטיעוניהם, שאמנם דן בהוראות סעיף 5 לחוק, בנסיבות של הקדמת טיסה חזרה ארצה בשל
31 רישום יתר, אולם גם פסק דין זה עוסק בפרשנות תכליתית של החוק לאור דברי ההסבר,
32 ומחיל באופן שווה את הוראות החוק על מקרה של קיצור חופשה בשל הקדמת טיסת החזרה
33 כמו במקרה של קיצורה בשל עיכוב בטיסה היוצאת מן הארץ. בנסיבות אלו, בית המשפט
34 מחייב בפיצוי, אף שהוראות החוק אינן מתייחסות ספציפית למקרה כגון דא.



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

- 1
- 2 .25 לאחר שסקרתי את הוראות החוק, דברי ההסבר והפסיקה הרלוונטית, הגעתי לכלל מסקנה
- 3 כי נסיבות המקרה שלפניי מחייבות כי הנהגת פרשנות תכליתית לשם הגשמת המטרות
- 4 והערכים שבבסיס החוק. אף אני סבורה, כי ניתן ללמוד מדברי ההסבר לחוק שכוונת
- 5 המחוקק הייתה לפצות נוסעים על נזקים, ובכללם נזקים בלתי ממוניים, בשל שיבוש
- 6 בתוכניות הנסיעה, כאשר הנוסעים נאלצו - בסופו של דבר - לטוס במועד שונה מהמתוכנן,
- 7 מסיבות שאינן תלויות בהן, ובשל כך אף התעכבו משמעותית בהגעתם למחוז חפצם.
- 8
- 9 אני מוצאת, כי יש צדק בטענת התובעים, לפיה הבין המחוקק שעשויות להיות "סיבות
- 10 אחרות" אשר יובילו לשיבושים בטיסה וביקש לדאוג לפיצוי הנוסעים על הנזק הנגרם להם,
- 11 גם בהתקיימן של אלו.
- 12
- 13 לעניין זה, אין חולק כי **התובעים נאלצו לטוס ליעדם במועד שונה מהמתוכנן**, שהרי הטיסה
- 14 המקורית שהוזמנה על ידם כלל לא הגיעה ליעדה, ולמעלה מכך – אף לא הגיעה ליעד ביניים
- 15 כלשהו, אלא שבה לנקודת המוצא. אם כן, מה ההצדקה אפוא להבחין בין התובעים
- 16 שהמריאו, "שייטו" באוויר למעלה מ – 10 שעות ושבו כלעומת שבאו לנקודת המוצא, לבין
- 17 נוסעים שטיסתם עוכבה למשך 10 שעות? היעלה על הדעת, כי מצבם של התובעים ירע ממצב
- 18 הנוסעים הממתינים שעות בנמל התעופה או מאלו שנשלחו לבתי מלון, כהוראת המחוקק,
- 19 על מנת שלא ימתינו?
- 20
- 21 .26 סבורני, כי פרשנות הנתבעת, הבקשה לראות במועד ההמראה בלבד כנקודת העוגן לשאלת
- 22 תחולת החוק, במנותק משאלת ההגעה ליעד, לא רק שאינה עולה בקנה אחד עם רוח החוק,
- 23 היא אף אינה מתיישבת עם השכל הישר וההיגיון הבריא. שהרי, מטרתו של החוק, היא
- 24 לוודא שנוסע העולה על טיסה – יגיע מנקודה א' לנקודה ב' שהוגדרה מראש, בזמן קרוב ככל
- 25 שניתן למועד המתוכנן, וכן לוודא כי אם לא הובא הנוסע לנקודה ב', מסיבה כלשהי - הוא
- 26 יפוצה על כך, בכפוף לסייגים הקבועים בחוק. מכאן, שכל פרשנות שאינה רואה את ההגעה
- 27 ליעד כאלמנט מרכזי בקיום הוראות החוק, מחמיצה לדידי את הגשמת תכליתו של החוק.
- 28
- 29
- 30
- 31 .27 חיזוק למסקנה האמורה ניתן למצוא גם בלשון החוק עצמה, בהוראות סעיף 6 הקובע:
- 32 "(א)נוסע שהונפק לו כרטיס טיסה לטיסה שבוטלה, יהיה זכאי לקבל ממפעיל טיסה
- 33 או מהמארגן הטבות אלה:



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

- 1 (1) שירותי סיוע;
 2 (2) השבת תמורה או כרטיס טיסה חלופי, לפי בחירת הנוסע;
 3 (3) פיצוי כספי כאמור בתוספת הראשונה.

4
 5 (ב) מפעיל טיסה או מארגן שהציע לנוסע כרטיס טיסה חלופי כאמור בסעיף קטן (א)(2),
 6 והנוסע קיבל הצעה זו, רשאי להפחית במחצית את סכום הפיצוי הכספי שהנוסע זכאי לו
 7 לפי הוראות סעיף קטן (א)(3), ובלבד שהאיחור במועד הנחיתה ביעד הסופי של הנוסע
 8 לעומת המועד המקורי לנחיתה באותו יעד הוא כמפורט להלן:

- 9
 10 (1) עד שעתים – אם הטיסה היא במרחק שאינו עולה על 2,000 ק"מ;
 11 (2) עד שלוש שעות – אם הטיסה היא במרחק שאינו עולה על 4,500 ק"מ;
 12 (3) עד ארבע שעות – אם הטיסה היא במרחק העולה על 4,500 ק"מ."

13
 14 28. אני מוצאת, כי דווקא מהוראת סעיף זה, עולה כי המחוקק מצא להתייחס לשעת ההגעה אל
 15 היעד במקרה של ביטול טיסה כרכיב רלוונטי בקביעת הפיצוי, ואף להקל על מפעיל הטיסה
 16 בנסיבות הנקובות בסעיף. ומכאן מחויבת המסקנה כי המחוקק לא התכוון לשלול כליל את
 17 הזכאות לפיצוי מנוסע, שטיסתו לא הגיעה כלל אל היעד. משנתן המחוקק דעתו למקרה של
 18 איחור במועד נחיתה במקרה של טיסה שבוטלה, וקבע חיוב בפיצוי כספי, אך מתבקש הוא
 19 כי גם בנסיבות שהטיסה המריאה במועדה וחרף זאת הגיע הנוסע ליעדו באיחור כה
 20 משמעותי, בנסיבות שאינן תלויות בו, תחולנה הוראות החוק.

21
 22 29. לסיום, יצוין כי אני למדה מהתנהלות הנתבעת שגם היא ראתה ב"זמן אמת" את הטיסה
 23 נשוא התביעה דנא כ"טיסה שבוטלה". שהרי, אין חולק כי סיפקה לתובעים שירותי סיוע
 24 וכרטיס חלופי. ברי, כי התנהלותה זו של הנתבעת נזקפת לזכותה ולא לחובתה, וכך ראוי
 25 ומצופה היה שתיעשה. אולם, יש בה גם כדי לגלות דעתה של הנתבעת כי הוראות החוק חלות
 26 במקרה דנן.

סוף דבר:



בית משפט השלום ברחובות

ת"א 1040-02-16 סגל ואח' נ' אל-על נתיבי אויר לישראל בעמ

תיק חיצוני:

1 מכל הנימוקים המפורטים לעיל, אני מקבלת את טענת התובעים וקובעת, כי אין אלא לראות
2 בנסיבות המקרה דן – טיסה שיצאה לדרכה ושבה לנקודת המוצא מבלי להגיע ליעדה -
3 כ"טיסה שבוטלה", בהתאם להוראות חוק שירותי תעופה.

4
5
6
7
8
9

ניתן היום, ט' אלול תשע"ז, 31 אוגוסט 2017, בהעדר הצדדים.

אשרית הובר היימן, שופטת

10
11
12
13