

בתי המשפט

| | | | |
|-------------|--------|----------------------------|-------|
| א 055495/03 | | בית משפט השלום תל אביב-יפו | |
| 27/09/2004 | תאריך: | כב' השופט קליין מנחם | בפני: |

| | | | | |
|---------------|------------------|----------------------------|-------------|---------|
| <u>התובע</u> | עו"ד שעשוע אליהו | ע"י ב"כ | שעשוע אהרון | בעניין: |
| | נ ג ד | | | |
| | | ק.ל.מ. נתיבי אויר הולנדיים | | |
| <u>הנתבעת</u> | עו"ד בן חיים שי | ע"י ב"כ | | |

פסק דין

בפני תביעה על סך 10,000 ₪ שהוגשה ע"י התובע כנגד הנתבעת שהיא חברת תעופה הולנדית, הרשומה כחברת חוץ, אצל רשם החברות בישראל, בגין נזקים ועגמת נפש שנגרמו לתובע, כתוצאה משרשרת אירועים, של שינויים ביעדי ומועדי הטיסות מצידה של הנתבעת.

התביעה התנהלה בהליך של "סדר דין מהיר" ועל כן יהיה פסק דין זה מנומק, ככל הניתן, בתמצית כהוראת תקנה 214 טז (2) לתקנות סדר הדין האזרחי, תשמ"ד-1984, לרבות התיאור המובא לעיל.

ראשית כל, ברצוני להתנצל בפני הצדדים על העיכוב במתן פסק הדין. עיכוב הנוגד את ההוראות ואת הרציונל שמאחורי תקנות הדיון המהיר.

עיכוב זה נבע תחילתו מבעיה טכנית-אדמיניסטרטיבית ומהעומס המוטל על מותב זה, ובסופו, מתוך התלבטות אמיתית בהכרעה בתיק זה, (המעלה שאלה נכבדת בקשר לזכותו של אזרח לפיצוי בגין נזקיו אל מול חסימת זכותו זו ע"י אמנה בינלאומית עליה חתומה מדינתו) דבר שהצריך בדיקה מעמיקה של היבטיו העובדתיים והמשפטיים של התיק, וכתוצאה מכך דחיית כתיבת פסק דין זה, לתקופת הפגרה, ואף לאחריה. עם הצדדים סליחה.

טענות הצדדים

התובע טוען כי הזמין טיסה אצל הנתבעת ועל פי ההזמנה היה עליו לצאת בטיסה מלונדון לתל אביב כאשר המסלול הוא יציאה ביום 25.2.03 (שעה 20:40) מלונדון לרוטרדם שבהולנד וביום 26.2.03 (שעה 19:10) מאמסטרדם שבהולנד לתל אביב, אך הנתבעת לא עמדה בלוח הזמנים וגרמה לו לנזקים ולעגמת נפש בכך ש:-

1. הטיסה מלונדון לרוטרדם הוחלפה ע"י הנתבעת לטיסה בחברת "בריטיש אירוויס" לאמסטרדם והובטח לו כי נציג הנתבעת ימתין לו בשדה התעופה שבאמסטרדם כדי לדאוג לו להעברה יבשתית לרוטרדם. נציג כזה לא המתין לו. התובע נאלץ לכתת רגליו עם כל כבודת מטענו בכדי ליצור קשר עם משרדי הנתבעת באמסטרדם, רק לאחר זמן רב הוסדרה התחבורה לנוטרדם ולפיכך הגיע לשדה התעופה נוטרדם לאחר חצות כששדה התעופה היה כבר סגור

ושוב נאלץ לכתת רגליו כדי למצוא תחבורה ליעד המתוכנן.

2. ביום 26.2.03, הטיסה מאמסטרדם לתל אביב, התעכבה בכ- 3 שעות ונאלץ להמתין זמן רב בשדה התעופה עד ליציאת הטיסה לתל אביב וכתוצאה מכך נגרם לו בזבוז זמן יקר וטירדה מרובה שניתן היה למנוע אם הנתבעת הייתה מעדכנת אותו על העיכוב מבעוד מועד.

לעומת זאת טוענת הנתבעת שבעקבות ביטול טיסה מלונדון לרוטרדם שנבעה כתוצאה מתקלה טכנית במטוס, שהיא לא הייתה יכולה לצפות מראש, היא דאגה על חשבונה לטיסה חלופית מלונדון לאמסטרדם ומשם לנסיעה לרוטרדם.

כן טוענת הנתבעת שהטיסה מאמסטרדם לתל אביב התעכבה מטעמים אופרטיביים הקשורים לצוות הטיסה ולא הייתה יכולה לחזות מראש את העיכוב וכמו"כ לנתבעת לא היו פרטים לאיתורו של התובע בהולנד.

עוד טוענת הנתבעת שכל העיכובים והשינויים בטיסות המוזכרים בתביעת התובע אינם מהווים עילת תביעה שכן בהתאם לחוק התובלה האווירית, התש"ס-1980, ומאמנת וורשה 1929 ופרוטוקול האג 1955, אין להגיש תביעת נזק הנובעת מאיחורים ושינויים בטיסה, בנסיבות העניין.

דיון

ער אני לעובדה, כי כל נוסע, מצפה כי חברת התעופה תעמוד בזמנים וביעדים המתוכננים מראש וזאת כדי למנוע התרוצצויות מיותרות ושינויים בלוח הזמנים. מנגד בפני חברות התעופה, מתעוררים מכשולים שונים המקשים לעמוד תמיד בלוח הזמנים, דוגמת תקלות בטיחותיות ואילוצים ביטחוניים והסיבות השונות הגורמות לעיכובים ושינויים בזמני הטיסות לא תמיד מגיעות לידיעת הנוסע.

יתרה מזו, מעבר לאינטרסים הנוגדים של הנוסע וחברת התעופה, קיים אינטרס ציבורי שלא להכביד על פעילותם של חברות התעופה האזרחיות ולאפשר קיומם ללא הטלת אחריות כספית בכל תקלה היכולה להתעורר במהלך פעילותם.

השאלה היא האם זכאי התובע לפיצוי בגין נזקים ממוניים ובגין נזקים שאינם ממוניים דוגמת סבל ועגמת נפש, ומהו האיזון הראוי שבין האינטרסים השונים, כאמור.

לפי **חוק התובלה האווירית, התש"מ-1980**, על תובלה אווירית חלות הוראות האמנה לאיחוד כללים מסוימים בדבר תובלה אווירית בינלאומית, אשר נעשתה בוורשה ביום 21.1.29, ולפרוטוקול המתקן את האמנה - הפרוטוקול המתקן את האמנה לאיחוד כללים מסוימים בדבר תובלה אווירית בינלאומית, שנחתמה בוורשה ביום ה-12 באוקטובר 1929, אשר נחתם בהאג ביום 28.9.55 (להלן ביחד - אמנת ורשה). **סעיף 10 לחוק התובלה האווירית** קובע את ייחוד העילה לפי חוק זה, ומכאן שאין להזקק לכל הטענות הנוגעות להפרת החוזה בין התובע לנתבעת.

אכן, כפי שטענה הנתבעת, סעיף 19 לאמנת ורשה קובע אמנם כי, "המוביל ישא באחריות לנזק שנגרם מחמת איחור בתובלה אווירית של נוסעים, כבודה או טובין", אך סעיף 20(1) לאמנה קובע: "לא ישא המוביל באחריות אם יוכיח שהוא, משמשו וסוכניו נקטו בכל האמצעים הדרושים למניעת הנזק או שלא היתה בידיו או בידיהם כל אפשרות לנקוט בהם". טוענת הנתבעת כי במקרה זה נקטו היא, עובדיה וסוכניה בכל האמצעים הדרושים למניעת הנזק הנטען (והמוכחש), או שלא היתה בידיהם כל

אפשרות לנקוט בהם, וכתוצאה מכך אין לה לנתבעת כל אחריות.

ההתלבטות הנגזרת בין האינטרסים השונים, ורצון בית המשפט לפצות את האזרח שניזוק מצד אחד, אך מאידך, לדאוג לכך שאמנות בינלאומיות יקויימו ובמיוחד בקשר לתובלה בינלאומית היא התלבטות המלווה בתי משפט בכל המערב.

רק לאחרונה, ניתן ופורסם פסק דין חשוב בעניין פרשנות אמנת וורשה על ידי בית משפט העליון של אוסטרליה:

(SIEMENS LTD V SHENKER INTERNATIONAL (AUSTRALIA) PTY LTD (2004)HCA 11,S158/2003,9 MARCH 2004)

שם קבע השופט KIRBY :

recover damages for "In Australia, those who wish to reduce the entitlements of others to prosecute their legal rights to conceded negligence must do so clearly. The Schenker companies did not".

גם בתי משפט בארץ, לא ימהרו לפטור מאחריות על נזקין בנקל, רק על סמך הצהרה כזו או אחרת של חברת תובלה, שפעלה עפ"י אמנת וורשה ועשתה "ככל יכולתה" למנוע נזק לנוסע, ראה:

ת"א (קריות) 6290/02 יוסי מנגוני אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ואח',
תק-של 9241, (1)2004.

בר"ע (י-ם) 3094/01 איברייה נתיבי נ' ניכאל גייסט, תק-מח 8341, (2)2002.
בש"א (י-ם) 5998/01 ארקיע קווי תעופה נ' קופת חולים כללית, תק-מח 3994(2)2002. ע"א (ת"א) 1869/99 אל-על נתיבי אויר נ' FINE AIRLINES, תק-מח 29508, (1)2001.
בר"ע (י-ם) 2193/00 איבריה נתיבי אויר נ' שפר סטולמן, תק-מח 38622 (3)2000.

וראה גם לדבריה של כבוד השופטת שטופמן, בבר"ע 2224/02 קיבריש טורקיש איירליינס נ' קוגן אביאל ואח' (תק-מ"ח 3127(1)2004), פסקאות ז'-ט' לפסק הדין.

את הטענה, לפיה נקטה הנתבעת בכל האמצעים הדרושים למניעת הנזק הנטען, אני דוחה מכל וכל. סעיף 120(1) לאמנה מטיל על המוביל את חובת ההוכחה כי נקט בכל האמצעים וכו'. לא רק שהנתבעת לא הוכיחה כי עשתה כל הנדרש, אלא שלא שמעתי אפילו טענה אחת מפיה על פעולה כלשהי שעשתה בנסיון לאתר את התובע ולהודיע לו על שינוי בלוח מועדי היציאה של הטיסה מאמסטרדם לתל אביב, כמו"כ לא שוכנעתי כי הנתבעת ידעה על העיכוב רק בסמוך למועד הטיסה ורק לאחר שהתובע כבר היה בשדה התעופה.

אולם לעומת זאת עומדת לנתבעת ההגנה של סעי' 20 לאמנה "לא ישא באחריות אם יוכיח שהוא, משמשו וסוכניו נקטו בכל האמצעים הדרושים למניעת הנזק או שלא היתה בידיהם כל אפשרות לנקוט בהם" (ההדגשה שלי, מ.ק.). לאור סיבת האיחור ומששוכנעתי שאיש מטעם הנתבעת לא יכלו למנוע את האיחור, הרי שבמערכות החוזיות שבינה לבין התובע, מדובר בנסיבות של פטור בשל אונס או סיכול החוזה, בלשון סעיף 18(א) לחוק החוזים (תרופות בשל הפרת חוזה), תשל"א-1970 (להלן - חוק התרופות), הקובע: "היתה הפרת החוזה תוצאה מנסיבות שהמפר, בעת כריתת החוזה, לא ידע ולא היה עליו לדעת עליהן או שלא ראה ולא היה עליו לראותן מראש, ולא יכול היה למנען... לא תהיה ההפרה עילה... לפיצויים". לפיכך, אני קובע שהנתבעת פטורה בכל הנוגע לנזק

שנגרם כתוצאה מהאיחור **ביציאה**.

התובע הגיש תביעה המורכבת בסך 750 ₪ עבור הוצאות טלפון, נסיעה וארוחות וכן סך 9,250 כפיצוי כללי עבור הפסד זמן, סבל ועגמת נפש.

התובע לא הוכיח אף אחד מההוצאות שנגרמו לו וכן לא הצביע על כל הוצאה נוספת שהוציא מעבר להוצאות שהיה מוציא אילו היה נוחת כחניית ביניים ברוטרדם ולא באמסטרדם, התובע אף אישר שנסע מאמסטרדם לרוטרדם בתחבורה יבשתית על חשבון הנתבעת.

לפיכך אני דוחה את התביעה בגין ראשי הנזק הממוניים וההוצאות שנטענו ע"י התובע.

במבחן האינטרסים אני מוצא שמחד עומדת לנתבעת הגנות שבאמנת וורשה שכן הנתבעת לא הייתה יכולה למנוע את העיכוב בטיסה אך מאידך הנתבעת לא הוכיחה שעשתה הכל כדי למנוע או לצמצם את נזקיו של התובע ע"י מסירת הודעה מוקדמת על העיכוב בטיסה וכן על מסירת הודעה מוקדמת כי שדה התעופה ברוטרדם נסגר בחצות.

לכן אני קובע שהנתבעת תשלם לתובע סך 2,000 ₪ עבור עגמת הנפש שנגרמה לו מהעיכובים בין התאריכים 25.2.03 עד 26.2.03, וכן הוצאות משפט ושכ"ט עו"ד בסך 1,500 ₪ בצירוף מע"מ כחוק, שישולם תוך 21 יום שאם לא כן ישא ריבית והצמדה כחוק מהיום ועד לתשלום המלא בפועל.

המזכירות תשלח פסק דין זה בדואר רשום לצדדים

ניתן היום י"ב בתשרי, תשס"ה (27 בספטמבר 2004) בהעדר הצדדים.

מנחם קליין, שופט

קלדנית: שלומית שלום