



בית משפט לתביעות קטנות בהרצליה

ת"ק 52329-10-20 פלונים נ' אייר אינדיה לימיטד

בפני כב' הרשם הבכיר צחי אלמוג

התובעים פלונים

נגד

הנתבעת אייר אינדיה לימיטד

פסק דין

רקע כללי וטענות התובעים

התובעים, בני משפחה אחת, רכשו מהנתבעת כרטיסי טיסה מגואה למומביי לתאריך 24.10.19 בשעה 18.30 וזמן נחיתה 20.10.

בנוסף, הזמינו טיסת המשך ממומביי לת"א, עם חברת אל-על, אשר היתה אמורה להמריא ממומביי ביום 24.10.19 בשעה 22:45 ולנחות בת"א ביום 25.10.19 בשעה 4.00.

ביום הטיסה הגיעו התובעים כנהוג מבעוד מועד בשעת אחר הצהריים לשדה התעופה בגואה, הם עברו הליך בידוק וניגשו לשער העלייה. בעוד התובעים ממתינים, נדחה מועד ההמראה פעם אחר פעם.

בחלוף קרוב לשעתיים בשעה 20:10 נמסר לתובעים כי הטיסה מבוטלת. התובעים הועברו ע"י הנתבעת לטיסה חלופית למומביי, אשר המריאה באיחור ורק סמוך לשעה 1.00 לפנות בוקר (איחור של 6.5 שעות). כתוצאה מהאיחור נחתו התובעים רק ביום 25.10.19 והחמיצו את טיסת ההמשך עם אל-על ממומביי לת"א.

לאחר הנחיתה ביום 25.10.19 בבוקר ניגשו התובעים לדלפק הנתבעת על מנת שהיא תספק טיסה חלופית לת"א, למרות שהחמצת הטיסה לתל אביב נגרם בעקבות איחור טיסת הנתבעת, אך הנתבעת סירבה להנפיק כרטיס חלופי, וסרבה לתת סיוע.

התובעים נאלצו לרכוש מהנתבעת כרטיסים חדשים לטיסה שהמריאה רק למחרת אחה"צ לדלהי הכוללת המתנה של יום עד הגעתה לתל אביב ב-27.10.19, כלומר יום במומביי ויום נוסף בדלהי.

הם תובעים את הסכומים הבאים:

9390 ₪ (3130 ₪ לכל נוסע) פיצוי עפ"י חוק שירותי תעופה בגין ביטול הטיסה.

6,360 ₪ עבור כרטיסי הטיסה החדשים שנאלצו לרכוש.



בית משפט לתביעות קטנות בהרצליה

ת"ק 52329-10-20 פלוניס נ' אייר אינדיה לימיטד

429 ₪ עבור לינה במומביי ובדלהי.

435 ₪ עבור הוצאות כלכלה.

1,000 ₪ בגין עוגמת נפש.

5,000 ₪ בגין פיצוי לדוגמה על אי קבלת שירותי סיוע והתעלמות מפניות התובעים.

טענות הנתבעת

האיחור נבע מתנאי מזג אוויר ועוד גורמים אחרים שלנתבעת לא היה קשר ושליטה עליהם.

חלק מההוראות שניתנו הינן הוראות בטיחות על מנת למנוע אסון אווירי.

כאשר העיכוב בטיסה הוא בשל גורמים שאינם בשליטת חברת התעופה, אין מקום לפסוק פיצוי, ואין לצפות מחברת תעופה שתטיס מטוס רק על מנת לעמוד בלוח זמנים.

כאשר מתגלה תקלה או הודעה מהרשויות הדורשת עיכוב, כשתנאי מזג האוויר לא מאפשרים טיסה, הרי שמדובר בעיכוב הנובע מכוח עליון, ובוודאי שגם התובעים לא היו מוכנים להסתכן בטיסה שאינה בטוחה ולו רק לעמוד בלוח זמנים.

מאחר ומדובר בטיסת פנים בהודו הוראות חוק שירותי תעופה אינן רלבנטיות לעניין הטיסה מושא התביעה, והיא אינה באה בגדר טיסה בהגדרתה של זו בס' 1 לחוק, שכן הוראותיו חלות על טיסות בינלאומיות הממריאות מישראל או אליה.

בדיון שהתקיים חזרו הצדדים על טענותיהם.

האם חל על המקרה הנדון **חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה)**,

תשע"ב-2012 ?

חוק שירותי תעופה עליו ביססו התובעים את התביעה חל על "טיסה הממריאה מתחומי מדינת ישראל או אליה, לרבות טיסה הכוללת חניית ביניים". "חניית ביניים" מוגדרת בחוק: "שהות ביעד ביניים לשם טיסת המשך ליעד הסופי".

הטיסה נשוא התביעה הייתה טיסה פנימית שהופעלה על ידי הנתבעת. אין המדובר בטיסה מישראל או לישראל עם חניית ביניים. אמנם היעד הסופי של התובעים היה ישראל אולם הטיסה נשוא תביעה זו לא נרכשה כחלק מעסקה כוללת שנקודת המוצא והחזור שלה הם ישראל ואין הטיסה חלק אינטגרלי מתוכנית טיסות שנרכשה כמקשה אחת. על כן אין חוק שירותי תעופה חל.



בית משפט לתביעות קטנות בהרצליה

ת"ק 52329-10-20 פלוניס נ' אייר אינדיה לימיטד

ואולם, אין בכך כדי לחסום את התביעה, שכן סעיף 16 לחוק שירותי תעופה קובע כי **"אין בהוראות חוק זה כדי לגרוע מהוראות כל דין, ובכלל זה מזכותו של נוסע לפיצוי לפי כל דין"**; והתובעים עצמם טענות בסעיף 28 לכתב התביעה כי יש לחייב את הנתבעת בנזקיהם אף ללא קשר לחוק שירותי תעופה.

על המקרה חל **חוק התובלה האווירית, תש"ם – 1980** (להלן: "חוק התובלה האווירית") המאחד בחובו מספר אמנות בינלאומיות בנושא תובלה בינלאומית אווירית. הרלוונטית לענייננו, הינה האמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, מונטריאול, 28.05.1999 (להלן: "אמנת מונטריאול"). אמנה זו, שהחליפה את אמנת וורשה, ואושרה על ידי מדינת ישראל באמצעות תיקון בסעיף 3א לחוק התובלה אווירית, נכנסה לתוקפה בתאריך 20.3.11.

סעיף 19 לאמנת מונטריאול קובע, כדלקמן:

"המוביל אחראי לנזק שנגרם מחמת איחור בתובלה אווירית של נוסעים, כבודה או מטען. אף על פי כן, המוביל לא יהיה אחראי לנזק שנגרם מחמת איחור אם יוכיח שהוא ועובדיו ושליחיו נקטו בכל האמצעים שהיו עשויים להידרש באופן סביר כדי למנוע את הנזק או שנקיטה באמצעים כאמור, הייתה בלתי אפשרית מבחינתו או מבחינתם".

במקרה דנן, נשאלת השאלה, האם עומדת לנתבעת ההגנה הקבועה בסעיף 19 סיפא לאמנת מונטריאול, מכוחה מופטרת הנתבעת, במקרים מתאימים, מאחריות לנזק שנגרם מחמת איחור.

לשם השוואה אציין כי הוראה דומה בדבר פטור המוביל האווירי מאחריות נמצאת בסעיף 6(ה) לחוק שירותי תעופה, הקובע:

בלי לגרוע מהוראות סעיף קטן (ג), נוסע שטיסתו בוטלה לא יהיה זכאי לפיצוי כספי כאמור בתוספת הראשונה, אם מפעיל הטיסה או המארגן הוכיח כי התקיים אחד מאלה:

(1) הטיסה בוטלה בשל נסיבות מיוחדות שלא היו בשליטתו, וגם אם היה עושה כל אשר ביכולתו – לא היה יכול למנוע את ביטולה בשל אותן נסיבות;

הנתבעת טענה כי הטיסה בוטלה עקב תנאי מזג אויר וצירפה אישור המעיד על כך ומציין כי סיבת הביטול היא Bad weather in Goa airport.

הפסיקה קבעה, כי רק מקום בו קיים כוח עליון, כגון מזג אוויר פתאומי ובלתי צפוי, אסון טבע, מלחמה, שביתה וכיו"ב יצדיק מתן פטור כאמור (ראו, למשל: ת"א (רח') 69167-11-16 אורי רגב נ' אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ (29.3.17) תא"מ (ת"א) 24393-01-17 דגני נ' איבריה נתיבי אוויר



בית משפט לתביעות קטנות בהרצליה

ת"ק 52329-10-20 פלוניס נ' אייר אינדיה לימיטד

ספרדיים (21.12.17). תא"מ (י-ם) 38107-07-17 מיכאל קרפציו נ' Iberia נתיבי אוויר ספרדיים
((11.2.19)).

בענייננו, טוענת הנתבעת לתנאי מזג אוויר קשים אך לא פירטה מה היו התנאים. הנתבעת נסמכה על
תיעוד פנימי שלה. גם אם אקבל מסמך זה כראיה, הרי שאין בו כדי לסייע לנתבעת מקום שלא הוצג
מסמך אובייקטיבי בדמות אישור ו/או המלצת שדה התעופה שלא לקיים הטיסה ו/או נתונים על
סגירת נמל התעופה להמראות מטוסים בשעות הרלוונטיות. די בכך, לטעמי, על מנת לשמוט את
הקרקע תחת טענתה של הנתבעת.

גם אם אניח כי אכן שרר מזג אוויר חריג, כנטען, הרי שלדידי לא עמדה הנתבעת להוכיח כי מדובר
היה במזג אוויר קיצוני ובלתי צפוי, שכן אף אם מזג האוויר הינו קשה, עדיין, שומה על חברת התעופה
להיערך בהתאם, ואין היא פטורה במקרים כגון אלו מאחריות. בענייננו, הנתבעת לא הציגה כל ראיה
קונקרטית לכך שמזג האוויר היה בלתי צפוי. זאת ועוד. הנתבעת גם לא הצביעה על כל פעולה שעשתה
בכדי לנסות למנוע את ביטול הטיסה (ראו רת"ק (מחוזי ת"א) 12149-12-18 **אוקראינה בע"מ נ' מירוז**
ואח' (18.12.18))).

הנתבעת לא הצליחה להוכיח כי מדובר במזג אוויר קיצוני; כי מדובר היה במזג אוויר לא צפוי, וכי
היא נערכה ועשתה כל שביכולתה למנוע את ביטול הטיסה.

לאור האמור זכאים התובעים לפיצוי בגין נזקייהם כדלקמן: החזר עלות כרטיסי טיסה, הוצאות לינה
וכלכלה.

משקבעתי לעיל כי חוק שירותי תעופה אינה חול, הרי שאין מקום לפסוק פיצוי סטטוטורי הקבוע
בתוספת הראשונה בחוק ואף לא פיצויים לדוגמא לפי סעיף 11 לחוק.

לסיכום,

אני מחייב את הנתבעת לשלם לתובעים בתוך 30 יום סך 7224 ₪ בצירוף הפרשי הצמדה וריבית מיום
הגשת התביעה ועד התשלום בפועל, בתוספת החזר אגרת משפט והוצאות משפט בסך 750 ₪.

ניתן להגיש בקשת רשות ערעור לבית המשפט המחוזי בתוך 15 יום מיום פסק הדין.



בית משפט לתביעות קטנות בהרצליה

ת"ק 52329-10-20 פלונים נ' אייר אינדיה לימיטד

פסק הדין ניתן לפרסום בהשמטת שמות התובעים.

ניתן היום, ו' אב תשפ"א, 15 יולי 2021, בהעדר הצדדים.

צחי אלמוג, רשם בכיר