

בתי המשפט

001099/08 תק		בית משפט לתביעות קטנות ירושלים	
28/03/2008		כב' השופט טננבוים אברהם	בפני:
תאריך:			

בעניין: בינה חזי

תובע

נגד

איבריה נתיבי אוויר ספרדיים, ת.ז. 560005571

מרח' הירקון 78 תל-אביב

נתבע

פסק דין**השאלה והתשובה בקליפת אגוז**

1. מזוודתו של נוסע אבדה במהלך טיסתו מארה"ב לישראל דרך מדריד. עם נחיתתו בשדה התעופה פנה הנוסע לנציגי חברת התעופה והודיע על האובדן. חברת התעופה טענה כי היה על הנוסע למסור הודעתו בדבר האובדן בהתאם להוראות הדין החל ומשלא עשה כן אינו זכאי לכל פיצוי. השאלה היא האם הודעתו של התובע בדבר האובדן נמסרה כדין בנסיבות המקרה, וככל שהתשובה חיובית (והיא אכן חיובית) מהו הפיצוי לו זכאי התובע.

ומכאן למקרה שלפנינו בפרוטרוט.

עובדות המקרה (או מסע הייסורים של התובע)

2. במהלך חודש ספטמבר 2006 טס התובע לארה"ב דרך מדריד, באמצעות הנתבעת, חברת "איבריה נתיבי אוויר ספרדיים", חברת התעופה הלאומית של ספרד וחברה בארגון י.א.ט.א (I.A.T.A) (להלן: "הנתבעת"). בתאריך 19.10.2006 חזר התובע לישראל, וכשהגיע לשדה התעופה הסתבר לו כי שתי מזוודותיו לא הגיעו.

3. התובע פנה מייד לנציגי הנתבעת בשדה התעופה ודיווח על אי קבלת המזוודות. בהמשך נשלח התובע לביתו ולאחר יום נודע לו כי נמצאה אחת המזוודות.

4. התובע עמד בקשר טלפוני עם נציגת החברה בארץ, הגב' בריי. לאחר מספר שיחות נותק הטלפון הנייד שהיה ברשות הנציגה ומשכך ולאחר שלא עלה בידו לקבל שירות בארץ, פנה התובע למחלקת שירות הלקוחות של

הנתבעת במדריד.

5. לטענת התובע גם עם פנייתו למחלקת שירות הלקוחות במדריד לא נסתיימו תלאותיו. התובע נתקל לטענתו בקושי ממשי להשיג את הנתבעת באמצעות הטלפון. משהצליח לאחר מאמצים להשיגה, נאלץ להמתין עד שימצא דובר עברית שיוכל לסייע לו. משנמצא לבסוף מתורגמן לעברית ולאחר שהתובע המציא לנציגי הנתבעת את המסמכים הנדרשים, התנערה הנתבעת מאחריותה ומסרה לתובע כי מאחר ולא הגיש תביעה במועד אין הוא זכאי לפיצוי כלשהו בגין אובדן המזוודה.

6. הנתבעת ביקשה לדחות את התביעה נגדה על הסף הואיל ולטענתה, התובע לא דיווח על אובדן המזוודה באופן ובמועד הקבועים באמנה לאיחוד כללים מסוימים בדבר תובלה אוירית בינלאומית (להלן: "אמנת ורשה" ו/או "האמנה") והפרוטוקול המתקן של האמנה שנחתם בהאג (להלן: "פרוטוקול האג").

7. לחלופין טענה הנתבעת כי ככל שתוטל עליה האחריות לנזקו של התובע בגין אובדן מזוודתו, הרי שאחריות זו מוטלת בנוסף על רשויות שדות התעופה בכל אחת מתחנות הנסיעה (נקודת מוצא, נחיתות ביניים והיעד הסופי), הואיל והכבודה הייתה מצויה גם בחזקתן.

המסגרת החוקית – דיני תובלה אוירית

8. דיני תובלה אוירית מוסדרים בחוק התובלה האוירית, תש"ם – 1980 (להלן: "החוק"). הוראות סעיפים 2 ו-3 לחוק קובעות כדלהלן:

2. על תובלה אוירית, שמקום היציאה ומקום היעוד שלה נמצאים לפי תנאי ההסכם בין הצדדים בשטחן של שתי מדינות שהן צדדים לאמנת ורשה, או בשטחה של אחת מהן בלבד שהיא צד לאמנת ורשה והוסכם על מקום חניה בשטחה של מדינה אחרת, יחולו הוראות אמנת ורשה.

3. על תובלה אוירית שמקום היציאה ומקום היעוד שלה נמצאים לפי תנאי ההסכם בין הצדדים בשטחן של שתי מדינות שהן צדדים לפרוטוקול האג, או בשטחה של אחת מהן בלבד שהיא צד והוסכם על מקום חניה בשטחה של מדינה אחרת, יחולו הוראות אמנת ורשה כפי שתוקנה על ידי פרוטוקול האג."

9. החוק אימץ ושילב בנוסחו את הוראות אמנת ורשה והמסמך המתקן אותה פרוטוקול האג, לעניין הובלה בינלאומית בדרך האוויר. אמנת ורשה נחתמה בתאריך 12.10.1929 ונכנסה לתוקף במדינת ישראל ביום 6.1.1950. פרוטוקול האג נחתם ביום 28.9.1955 ונכנס לתוקף במדינת ישראל ביום 3.11.1964.

10. ארה"ב חתמה על אמנת ורשה בתאריך 31.7.1934 אך לא חתמה על פרוטוקול האג ולפיכך, בהתאם להוראת סעיף 2 לחוק הנ"ל, יחולו על המקרה דן הוראות אמנת ורשה בלבד ללא פרוטוקול האג והפרוטוקולים הנוספים לתיקון האמנה.

11. תחולתה של האמנה נקבעה בסעיף 1(1) לאמנה, הקובע בהאי לישנא: "אמנה זו חלה על כל תובלה בינלאומית – של אנשים, כבודה או טובין כשהיא מבוצעת בכלי טיס בתמורה..."

בעניינינו, התובע הגיע למחוז חפצו בכלי טיס בתמורה ומשכך כבודתו מהווה תובלה בינלאומית בהתאם להגדרת האמנה הנ"ל.

אופן הדיווח הנדרש על אובדן המזוודה

12. הנתבעת טענה להגנתה כי התובע לא עמד בדרישות הקבועות בסעיף 26(2) לאמנה ולא מחה בפני התובעת בדבר גילוי הנזק של היעדר המזוודה בפרק הזמן הקבוע בסעיף, ומשכך טענה בהתאם להוראת סעיף 26(4), יש לדחות את תביעתו על הסף.

13. אבהיר כבר עתה, כי לדידי אין ממש בטענות הנתבעת, הכל כפי שיפורט להלן.

סעיף 26 לאמנה קובע כדלהלן:

- (1) קבלת הכבודה או הטובין ללא מחאה על ידי הנשגר משמשת חזקה לכך כי הטובין נמסרו במצב טוב ובהתאם למסמך ההובלה, על עוד לא הוכח ההפך.
- (2) במקרה היזק, על הנשגר למחות בפני המוביל מיד עם גילוי הנזק, ולכל המאוחר תוך שלושה ימים מיום קבלת הכבודה, ותוך שבעה ימים מיום קבלת הטובין. במקרה איחור, תוגש המחאה לכל המאוחר תוך ארבעה עשר יום מהתאריך בו הועמדו הכבודה או הטובין לרשותו.
- (3) כל מחאה תיעשה בצורת הסתייגות רשומה על גבי מסמך ההובלה או בהודעה אחרת בכתב שתישלח תוך הזמן הנקוב לצורך מחאה זו.
- (4) לא הוגשה מחאה זו תוך הזמנים הנקובים לעיל, לא תישמע כל תביעה נגד המוביל אלא אם היתה רמאות מצידו.

סעיף 26 עוסק בקבלת הכבודה או הטובין על ידי הנוסע וקובע את דרך ומועד המחאה הראויים במקרה בו הכבודה או הטובין הגיעו כשהם פגומים. בענייננו, אין המדובר בכבודה שניזוקה, כי אם בכבודה שאבדה ולא הגיעה כלל, ומשכך סעיף 26, על כל תניותיו, אינו חל על המקרה דנן.

14. היזק ואובדן הם שני מונחים שונים. זאת כפי שהדברים נלמדים גם מנוסח האמנה עצמה, בסעיף 18 הקובע:

"המוביל ישא באחריות לנזק שנגרם במקרה של השמדה, אבדן או היזק של כבודה רשומה או טובין, אם המקרה שגרם לנזק אירע תוך כדי ההובלה האוירית". [ההדגשה אינה במקור – א.ט]

15. בשולי הדברים אעיר כי אף אם הייתה מתקבלת טענת הנתבעת כי אובדן המזוודה מהווה היזק כמובנו באמנה, פעל התובע כנדרש ויצא ידי חובת הודעתו כשפנה לדלפק הנתבעת מיד עם גילוי הנזק בסמוך למועד הגעתו לשדה התעופה.

16. בעניין זה אוסיף כי היה על הנתבעת במעמד זה להסב את שימת ליבו של התובע וליידעו בדבר מגבלת הימים הרובצת על תלונתו, ככל שסברה כי זו נעשתה שלא כדין. משמילאה הנתבעת פיה מים ולא הזהירה את התובע כאמור, אין לה להלין אלא על עצמה בלבד.

17. הפרשנות לאמנה צריכה להיות תכליתית. ברור שאם נוסע לא הצהיר תוך זמן סביר, לא יכולה להיות חברת התעופה אחראית לנזק. ולכן יש גם היגיון בהצהרה תוך זמן קצר. אולם אם הצהיר הנוסע בדלפק החברה, הרי מן הסתם נרשמו הדברים, ויהיה זה לא הגון לנסות להתנער מכך ולא אוסיף בכך.

על מי מוטלת האחריות לאובדן הכבודה?
(והתשובה, על הנתבעת לבדה)

18. טענתה החלופית של הנתבעת כי היא רק אחד מהגורמים האחראים להבאת הכבודה ליעדה, דינה להידחות מכל וכל. סעיף 18 לאמנה מטיל אחריות מוחלטת על המוביל לנזק הנגרם בגין השמדה, אובדן או היזק

של כבודה, ככל שזה נגרם תוך כדי הובלה אווירית. אחריות זו משתרעת על משך הזמן, שבו מצויה הכבודה ב"אחריות המובילי", כמשמעותו באמנת ורשה.

19. לעניין זה יפים דבריה של כבוד השופטת יהודית שטופמן בבר"ע 2224/02 (ת"א) **קיבריש טורקיש אייר ליינס נ' קוגן אביאל** (לא פורסם):

"מקובלת עלי קביעתו של בית המשפט קמא [תק (רח') 2229/01 קוגן אביאל נ' השטיח המעופף ואח' (לא פורסם) – הוספה של], כי: המונח "אחריות", מטבעו, רחב הוא, ובוודאי שאינו מחייב כי הכבודה תהיה בכל עת בחזקתו הפיזית של המוביל. פירוש כזה עלול לרוקן את הוראות האמנה מתוכן, שכן המילה "מוביל" מתייחסת לחברת תעופה שבאופן הרגיל פועלת באמצעות עובדיה ו/או באמצעות אחרים מטעמה. האמנה דנה לכל אורכה במוביל עצמו, ובאחריות הישירה כלפי הנוסע, ולפיכך האחריות לפיצוי לפי האמנה מוטלת במלואה על המוביל, ולא על גוף אחר." (עמ' 6 לפסק הדין).

אינני סבורה שהגדרתה של המערערת למונח "אחריות" עולה בקנה אחד עם מטרות האמנה ורוחה. אחת ממטרות האמנה היתה להקל על נוסע המבקש לקבל פיצוי על נזק שנגרם למטענו במהלך טיסה בינלאומית, ומונח סעיפי האמנה עולה בבירור, כי האמצעי בו נקטה האמנה, לשם הבטחת הפיצוי והקלת גבייתו, היה הטלת אחריות מוחלטת על המוביל, כלפי הנוסע.

מבחינתו של הנוסע – מרגע שמסר את כבודתו לידיו של המוביל, נציגו או סוכניו, הכבודה נמצאת באחריות המוביל. הנוסע אינו בא במגע ישיר עם עובדי רשות שדות התעופה המטפלים בכבודתו, והוא נותן את אמונו המלא במוביל, אשר מתחייב כלפיו להביא את כבודתו ליעדה."

20. מכאן, שהנזק שנגרם למזוודתו של התובע מצוי באחריותה הבלעדית של הנתבעת ואל לה להשית אחריות זו על צדדים שלישיים.

לאור האמור לעיל, אני סבור כי התובע זכאי לפיצוי בגין אובדן המזוודה.

סוגיית ייחוד העילה וגובה הפיצוי הראוי במקרה זה

21. סוגיית גובה הפיצוי תיגזר מהכרעתו של בית משפט זה בשאלת ייחוד העילה. ככל שיקבע כי עומדת לתובע האפשרות לתבוע נזקו על פי הוראות החוק בלבד, אזי יוגבל הפיצוי למסגרת החוק והאמנה בלבד; מאידך, וככל שיקבע כי עומדת לתובע הזכות לתבוע פיצוי באמצעות עילות שאינן מנויות בחוק, אזי אין הפיצוי מוגבל לתקרה הקבועה בחוק ובאמנה.

סעיף 10 לחוק קובע כדלהלן:

אחריותו של מוביל, עובדיו וסוכניו לפי חוק זה לנזק, לרבות לנזק שנגרם עקב מותו של נוסע, תבוא במקום אחריותו לפי כל דין אחר, ולא תישמע כל תביעה לפיצוי על אותו נזק שלא על פי חוק זה, תהא עילתה הסכם, עוולה אזרחית או על עילה אחרת ויהיו התובעים אשר יהיו.

22. הסעיף מגביל את אחריותו של המוביל והפיצוי הנגזר מאחריות זו להוראות החוק והאמנה אותה אימץ, ומשכך סבור אני כי במקרה שלפנינו הפיצוי הראוי לתובע הינו בגבולות האמנה בלבד.

סעיף 22(2) לאמנה קובע כדלקמן:

"בהובלת כבודה רשומה וטובין, מוגבלת אחריותו של המוביל לסכום של 250 פרנק לקילוגרם, זולת אם הצהיר השוגר בעת העברת הצרור לידי המוביל הצהרת ערך מיוחדת על עניינו במסירה ושילם תשלום נוסף אם היה צורך בכך. במקרה זה יהיה המוביל אחראי עד כדי הסכום המוצהר, זולת אם הוכיח שאותו סכום עולה על עניינו הממשי של השוגר במסירה."

23. התובע לא טען כי הצהיר הצהרת ערך מיוחדת ומשכך מוגבלת אחריותו של המוביל לסכום של 250 פרנק לקילוגרם. סכום זה (250 פרנק) הוגדר בצו התובלה האווירית (זכויות משיכה מיוחדות), תש"ט-1978 (להלן: "הצו"), כשווה לשבע עשרה (17) זכויות משיכה מיוחדות.

24. ערכן של 17 זכויות משיכה מיוחדות, בהתאם למידע המצוי באתר האינטרנט של קרן המטבע הבינלאומית (www.imf.org) הנו 97.59 ₪ (5.74059 * 17 זכויות משיכה מיוחדות), נכון ליום מתן פסק דין זה.
25. מאחר ולא הוצגו בפני על ידי מי מהצדדים נתונים בדבר משקל כבודתו של התובע, סבור אני כי יש להתייחס למשקל הכבודה המקסימלי המותר בטיסת התובע שהינו 23 ק"ג למזוודה.
26. נעיר בקצרה כי הנתבעת טענה כי יש להחיל את הודעתה בדבר אחריות לכבודה, המופיעה על גבי כרטיס הטיסה והמגבילה את האחריות לסך של עשרים דולר ארה"ב לק"ג כבודה. לא מצאתי לנכון להזדקק להודעת הנתבעת וקביעת גבול אחריותה על גבי כרטיס הטיסה שעה שזו נקבעה על ידי שר התחבורה בצו הנ"ל.
27. עוד נוסיף כי לכאורה ניזוק התובע יותר מאשר הפיצוי אותו ביקש (וזאת לאור הפריטים שציינתי). אך יש גם היגיון בהוראות האמנה משום שברור שהטלת אחריות גבוהה תייקר משמעותית את התעריפים. מה שגם שחברות התעופה אינן יכולות להיות אחראיות למטענים יקרים אותם מובילים הנוסעים.

סוף דבר

28. לסיכומי של דבר, לאור כל מה שכתבנו למעלה, אני קובע כי הנתבעת תשלם לתובע את הסכומים הבאים:
- 2245 ₪ נזק על אובדן המזוודה.
 - 1,500 ₪ הוצאות משפט ועוגמת נפש.

סה"כ תשלום הנתבעת לתובע סכום של 3,745 ₪ שישולמו תוך 40 יום מהיום. לא ישולמו, ישאו ריבית והצמדה כחוק מהיום ועד לתשלום בפועל.

זכות בקשת רשות ערעור לבית המשפט המחוזי תוך 15 יום.

המזכירות תשלח פסק הדין לצדדים.

ניתן בלשכתי בהעדר הצדדים היום יום שישי 28 מרץ 2008.

אברהם נ. טננבוים
שופט