

בתי המשפט

044735/03 א		בית משפט השלום תל אביב-יפו	
25/03/2004		תאריך:	כב' השופטת ערקובי רחל
		בפני:	

בעניין:

1. יגאל וייס
 2. דפנה וייס
 3. ענבל וייס (קטינה)
 4. קרול שפרן
- ע"י ב"כ עו"ד
נ ג ד
1. הדקה התשעים בע"מ
2. השטיח המעופף בע"מ
- התובעים עו"ד וייס יגאל
- הנתבעות ע"י ב"כ עו"ד כרמלי - ב"כ נתבעת מס' 1
עו"ד ורגון - ב"כ נתבעת מס' 2

פסק דין

בפני תביעה לתשלום 5,121 ₪, בגין הקדמת טיסת שכר בשלוש שעות וארבעים וחמש דקות.

ב"כ התובעים, שהינו אחד התובעים בעצמו, העלה טענה לפיה, אין לקבל את הפסיקה הנוהגת בבתי משפט השלום ועל פיה "מן המפורסמות", כי טיסת שכר הינה טיסה שלוח הזמנים שלה משתנה.

לאור הטענה סיכמו הצדדים בכתב ביחס לטענות המשפטיות, נשמעו עדי הצדדים ובאי כוח הצדדים השלימו טיעוניהם בעל פה.

פסק דיני זה ניתן לאחר שמיעת הראיות בתיק.

טענות התובעים:

אין מחלוקת כי ביום 25.6.03 רכשו התובעים, באמצעות התובעת מס' 1, חבילת נופש לאנטליה, תורכיה, שכללה, טיסת שכר הלוך ושוב, שהות של 3 לילות במלון, העברות משדה התעופה ואליו.

אין מחלוקת כי התובעים קיבלו את חבילת הנופש, טסו לאנטליה, שהו בבית המלון ואין להם כל טענות ביחס לחבילת הנופש, למעט איחור הטיסה כפי שיובהר להלן.

אין מחלוקת, כי על פי פרטי ההזמנה המקורית אמורים היו התובעים לטוס חזרה לארץ ביום 29.3.03 שעה 15:00, וכי יום קודם לחזרתם ארצה, הודע לתובעים כי הטיסה לארץ הוקדמה לשעה 11:15.

התובעים טוענים, כי בגין האיחור נגרמו להם נזקים אשר נוגעים "לגזילת" יום תיור באנטליה, ומתוך יומיים וחצי טיול נגרע מה חצי יום טיול.

התובעים טוענים, כי ההסכם בינם לבין הנתבעות אינו מקנה לנתבעות כל זכות לשנות את מועדי הטיסה בלא נימוק סביר, ועליהן מוטלת החובה להוביל את התובעים במועדים שנקבעו בכרטיסי הטיסה, ולחילופין לעשות כל מאמץ סביר להובלת הנוסעים במועד המקורי.

התובעים טוענים, כי אין לנתבעות כל זכות לערוך שינויים בלוח הטיסות בשרירות לב, באורח חד צדדי ובניגוד למוסכם.

לאחר קבלת כתבי ההגנה הגישו התובעים כתב תשובה, ובו חזרו בעיקר על הטענה, כי אין מקום לקבל את הטענה כי טיסת שכר נתונה לשינויים וכי מובנה מעצם מהות הטיסה, כי היא נתונה לשינויים, אלא יש לקבוע כי גם שינויים בטיסת השכר יש לבצע מסיבה מוצדקת.

במהלך הדיונים הורחבה החזית על ידי התובעים והועלתה טענה, כי התובעים כלל לא קיבלו את התנאים הכלליים של ההזמנה אלא רק בשדה התעופה, ולכן התנאים הכלליים אינם מחייבים את התובעים.

לפיכך, עותרים התובעים לחייב את הנתבעות בתשלום מלוא סכום התביעה וכן בהוצאות עונשיות.

טענות הנתבעת מס' 1:

הנתבעת מס' 1 טוענת כי הינה סוכנות נסיעות בלבד, ואינה המוביל או מארגנת טיסת השכר.

הנתבעת מס' 1 טוענת, כי אין היא אחראית לכל שינויים הנעשים במועדי הטיסות, שכן אין שינויים אילו בשליטתה.

החובה המוטלת על הנתבעת מס' 1 הינה לספק ללקוח את מלוא המידע וכך עשתה.

הנתבעת מס' 1 טוענת, כי שלחה לתובעים את פרטי ההזמנה ותנאיה, לאחר שקיבלה מהתובע מס' 1 את הזמנתו טלפונית וכי התובע מס' 1 אישר בשמו ובשם כל התובעים את פרטי ההזמנה.

הנתבעת מס' 1 טוענת, כי על פי האמור בפרטי ההזמנה מצוין באופן מפורש, כי שעות הטיסה עשויות להשתנות.

עוד טוענת הנתבעת מס' 1, כי התנאים הכלליים של ההזמנה הומצאו לתובעים בשדה התעופה לפני עלייתם למטוס וכי גם בהם מצוין במפורש, כי המדובר בטיסת שכר וכי שעת הטיסה עשויה להשתנות.

הנתבעת מס' 1 טוענת, כי משמסרה לתובעים את המידע הרי יצאה ידי חובתה ואינה אחראית לשינוי שעת הטיסה, אשר אינה בתחום שליטתה, ולכן אינה יכולה להיות בתחום אחריותה.

הנתבעת מס' 1 טוענת, כי יש לראות אותה כמתווכת בין המארגן או המוביל לבין הלקוח וככזו מוטלות עליה חובות גילוי, **זאת ותו לא**, משמילאה את חובותיה אין לחייבה בגין שינוי בשעת הטיסה.

עוד טוענת הנתבעת מס' 1, כי התובע מס' 1 הינו עו"ד, אשר נסע פעמים קודמות בטיסות שכר והוא יודע היטב את ההבדל בין טיסת שכר לטיסה סדירה.

הנתבעת מס' 1 טוענת עוד, כי העובדה כי טיסת שכר הינה טיסה הנתונה לשינויים במועדי הטיסה הינה דבר ידוע ולכן מחירה של הטיסה נמוך באופן דרמטי מטיסה סדירה.

הנתבעת מס' 1 טוענת עוד, כי התביעה מופרזת ולא נגרם לתובעים כל נזק.

טענות הנתבעת מס' 2:

הנתבעת מס' 2 טוענת כי הינה המארגן של הטיסה.

הנתבעת מס' 2 טוענת, כי על המקרה שבענייננו חלות הוראות אמנת ורשה, אשר מטילות את האחריות על שינוי שעות טיסה על המוביל בלבד ולא על המארגן.

הנתבעת מס' 2 טוענת, כי הואיל ועל המקרה חלות הוראות אמנת ורשה, והואיל ועל פי אמנת ורשה אין להחיל את האחריות אלא על המוביל, אין בנמצא מקור לחיובו של המארגן בגין שינוי שעת טיסה.

הנתבעת מס' 2 בסיכומיה פרטה ארוכות את העקרונות על פיהן פועלות טיסות השכר והסיבות בגינן עשוי להיות שינוי מועד הטיסה. הנתבעת מס' 2 טוענת, כי בשל מחירה הנמוך של טיסת השכר מעצם טיבה הינה טיסה המועדת לשינויים בלוחות הזמנים ולכן אי הנוחות הנובעת משינוי זה אינו מצמיח עילת תביעה.

הנתבעת מס' 2 טוענת עוד, כי מהותה של טיסת שכר הינה מחירה הזול, למול האפשרות לשינוי מועד הטיסה, כאשר הלקוח הרוכש טיסת שכר לוקח בחשבון את האפשרות של שינוי שעת טיסה ומסכים לכך ונהנה מאידך ממחירה הנמוך בהשוואה לטיסה סדירה.

הנתבעת טוענת, כי לגופו של עניין, שינוי של כ- ארבע שעות במועד הטיסה הינו שינוי בגדר הסביר וכי הנתבעת מס' 2 קיימה את התחייבותה, אם קיימת, להחזיר את התובעים לארץ בזמן סביר ולעשות כל מאמץ להוביל את התובעים במועד וכך עשתה.

הנתבעת מס' 2 טוענת, כי לגופו של עניין הנימוק לשינוי שעת הטיסה נבע מאיחוד של שתי טיסות משיקוליו של המוביל וככל הנראה בשל תקלה שארעה באחד המטוסים.

הנתבעת מס' 2 טוענת, כי התובעים קיבלו חבילת נופש שלמה, אין להם כל טענה ביחס לכל מרכיביה למעט איחור של כ- ארבע שעות ובכל זאת תבעו לקבלת החזר מלוא המחיר ששילמו לנופש.

הנתבעת מס' 2 טוענת, כי המדובר בתביעה קנטרנית ומופרזת ולא הוכח, כי נגרם לתובעים או מי מהם נזק כלשהו. לפיכך עותרת הנתבעת מס' 2 לדחות את התביעה.

דיון:**ראשית אתייחס לנתבעת מס' 1.**

אין מחלוקת כי הנתבעת מס' 1 הינה סוכנות נסיעות ואינה מארגן או מוביל.

סעיף 12ג לחוק שירותי תיירות, תשל"ו-1976 קובע כי:

"השר, לאחר התייעצות עם הממונה על הגנת הצרכן כהגדרתו בחוק הגנת הצרכן, התשמ"א-1981, יקבע בתקנות חובה על נותן שירותי סוכנות נסיעות לגלות מידע בכל ענין הנוגע לשירותים שהוא נותן, ורשאי הוא לקבוע מהו ענין מהותי לענין סעיף 13(ה); בתקנות כאמור יקבע השר את פרטי המידע אשר יש חובה לגלותם, וכן את דרכי העמדת המידע לרשות הציבור."

כללי הגילוי מהותם היקפם נקבע בתקנות שירותי תיירות (חובת גילוי נאות) התשס"ג-2003.

התובעים טענו, כי הנתבעת מס' 1 לא גילתה להם, כי בטיסת שכר רשאי המוביל לערוך שינויים בשעת הטיסה. עוד

נטען, כי פרטי ההזמנה נשלחו לתובעים רק לאחר ביצוע ההזמנה גופא ולכן אין הם חלק מתנאי ההתקשרות בין הצדדים.

התובעים בסיכומי בא כוחם הזמינו את ביהמ"ש לקבוע עובדתית, כי בינם לבין הנתבעת מס' 1 לא נקשר הסכם על פיו הסכימו, כי המוביל או המארגן רשאים לערוך שינויים בשעת הטיסה.

אין בידי ביהמ"ש לקבל הזמנה זו.

אין מחלוקת כי התובעים רכשו בעבר חבילות נופש הנתבעת מס' 1, אין מחלוקת כי התובע מס' 1 הינו עו"ד, אין מחלוקת כי לאחר שהזמין התובע מס' 1 את חבילת הנופש טלפונית נשלחו אליו, פרטי ההזמנה כאשר בה מפורט באופן מפורש כי :

"הטיסות: הנן טיסות שכר ולפיכך פרטיהן אינן סופיים ועשויים להשתנות לרבות מבחינת מועדיהם, מסלולן ופרטי ספק התעופה. האחריות לעיכובים, שינויים וביטולים הינם על פי כל דין על המוביל האווירי או הספק בלבד..."

התובעים כאמור, קיבלו את המידע הנ"ל מיד עם ביצוע ההזמנה הטלפונית ואינני מוכנה לקבל את עדותו של התובע מס' 1 כי לא ידע שמדובר בטיסה שמועדיה עשויים להשתנות.

אני סבורה, כי התובעים ידעו היטב, כי הם רוכשים חבילת נופש הכוללת טיסת שכר וכי מועדי הטיסה אינם סופיים ועשויים להשתנות.

עוד אין מחלוקת, כי הנתבעת מס' 1 הודיעה לתובעים מיד עם קבלת ההודעה על ידה כי טיסת החזרה הוקדמה.

במובן זה הנתבעת מס' 1 מילאה אחר כל התחייבויותיה, דהיינו, מסרה את מלוא הפרטים הדרושים לתובעים, ואין היא אחראית לשינוי בשעת הטיסה.

התובעים לא הוכיחו, כי הנתבעת מס' 1 אחראית מבחינה חוזית, דהיינו, כי ההתקשרות בינה לבין התובעים לא כללה את ההודעה האמורה לעיל, ולא הוכיחו כי הנתבעת מס' 1 הייתה יכולה למנוע בדרך כלשהי את שינוי שעת הטיסה, שאינה בשליטתה.

על אירועים מסוג זה חלה אמנת ורשה.

סעיף 2 לחוק התובלה האווירית, תש"ם-1980, (להלן: חוק התובלה האווירית"), קובע כי:

"על תובלה אווירית, שמקום היציאה ומקום היעוד שלה נמצאים לפי תנאי ההסכם בין צדדים 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."

הנתבעת מס' 1 אינה המוביל, אינה הספק, אינה הסוכן ואינה מארגן הטיסה, אין מחלוקת על כך שהינה סוכנות הנסיעות בלבד, ולכן משמילאה את חובתה לגילוי נאות המוטלת עליה על פי החוק, כפי שפורט לעיל, אין מקום לחייבה ויש לדחות את התביעה כנגדה.

ביחס לנתבעת מס' 2;

מצבה של הנתבעת מס' 2 שונה.

הנתבעת מס' 2, מאשרת כי הינה מארגנת טיסות שכר.

טענתה הראשונה של הנתבעת מסי' 2 הינה, כי הואיל ואמנת ורשה מחילה את האחריות על שינוי שעת טיסה על המוביל בלבד, ומאחר וזכות התביעה בגין איחור בטיסה הינה רק על פי אמנת ורשה אין כל עילת תביעה כנגדה.

אין אני מקבלת את פרשנותה של הנתבעת מסי' 2 את אמנת ורשה.

סעיף 19 לאמנה לאיחוד כללים מסוימים בדבר תובלה אווירית בינלאומית, (להלן "אמנת ורשה"), קובע כי:

"המוביל ישא באחריות לנזק שנגרם מחמת איחור בתובלה אווירית של נוסעים, כבודה או טובין."

סעיף 20 לאמנת ורשה קובע כי:

"לא ישא המוביל באחריות אם יוכיח שהוא, משמשיו וסוכניו נקטו בכל האמצעים הדרושים למניעת הנזק או שלא הייתה בידיהם כל אפשרות לנקוט בהם."

סעיף 10 לחוק התובלה האווירית, תש"ם-1980:

"אחריותו של המוביל, 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 הסכס, עוולה אזרחית או כל עילה אחרת ויהיו התובעים אשר יהיו."

בסעיף ההגדרות לתקנות רישוי שירותי התעופה (טיסות שכר), התשמ"ב-1982, נקבע כי:

"מארגן" - אדם השוכר קיבולת בכלי טיס, כולה או מקצתה, לשם מכירתה לאחרים בהתאם להוראות תקנות אלה."

המוביל מוגדר בתקנות אלו כ **"בעל רישיון להפעלת כלי טיס שניתן לפי סעיף 2 (א) לחוק."**

כיצד מיישבים בין הוראות סעיף 20 לאמנת ורשה, סעיף 10 לחוק התובלה האווירית, למול הוראות סעיף 19 לאמנת ורשה? כיצד מצד אחד נקבע באמנה, כי המוביל יהיה אחראי ומאידך, ניתן פטור מאחריות לסוכניו או משמשיו. אם הסוכנים אינם אחראים, מדוע יש צורך לפטור אותם מאחריות.

דומני, כי פרשנות נאותה של הסעיפים, שצוטטו לעיל, יכולה להוביל רק למסקנה אחת, כי כוונת הסעיפים, בהטלת האחריות על המוביל, הינה למוביל, למשמשיו ולסוכניו. מסקנה אחרת אינה מיישבת את מכלול הסעיפים כולם, לרבות אינה מתיישבת עם סעיף 10 לחוק התובלה האווירית.

אני סבורה, כי למסקנה זו נגיע גם אם נבחן את תכלית חקיקת חוק התובלה האווירית, אשר החיל את אמנת ורשה על היחסים בין המוביל משמשיו וסוכנים לבין הלקוח.

בד"נ 36/84, ע"א 20/83 - רג"ן טייכנר ו-5 אח' נ' אייר פרנס. פ"ד מא(1), 589, מבהיר כבי' הנשיא ברק כי:

"אמנת ורשה נכרתה ב-1929. ביסוד כריתתה עמדו שתי מגמות יסוד... האחת, להגן על המוביל האווירי, אשר אותה עת אך החל לצעוד את צעדיו המסחריים הראשוניים. לשם כך נקבע גבול עליון נמוך למדי לתשלום פיצויים, ונקבעה תקופת התיישנות קצרה יחסית. עם זאת, נלקחו בחשבון גם האינטרסים של הנוסע. לא נקבעה, אמנם, אחריות מוחלטת או מוגברת של המוביל, ואחריותו נשארה על בסיס של התרשלות. עם זאת, הנטל להוכיח את דבר אי התרשלות הועבר על שכם המוביל. בכך הושג איזון, אשר נראה אותה עת כראוי, בין האינטרסים של המוביל לבין האינטרסים של הנוסע ..."

אומנם באותו עניין נדונה שאלת תקופת ההתיישנות, ואולם הדברים יפים אף לענייננו, מחד נקבעים סכומי פיצוי נמוכים, ומאידך, הנטל להוכיח העדר התרשלות מוטל על המוביל או במקרה שבפני הסוכן מטעמו.

כלומר, אם נבחן את פרשנות סעיפי אמנת ורשה על רקע התכלית העומדת ביסוד האמנה כפי שפורשה על ידי כבי הנשיא ברק, לעיל, אני סבורה כי אין לומר שתכלית החקיקה הייתה לפטור את הסוכן של המוביל מכל אחריות.

חוק התובלה האווירית ייחד את עילת התביעה בגין שינוי שעת טיסה, לעילה מכוח החוק בלבד, (סעיף 10 לחוק לעיל), אמנת ורשה אמורה להסדיר את היחסים בין הלקוח לבין המוביל וסוכניו, שכן הסוכן הינו שלוחו של המוביל וכידוע שלוחו של אדם כמותו.

מכאן המסקנה היחידה, שניתן להסיק היא, כי אין החוק פוטר את סוכניו של המוביל וכאשר מוטלת האחריות על המוביל הרי היא מוטלת על המוביל וסוכניו ומשמשי.

השאלה השנייה הנוגעת לעניין זה הינה האם הנתבעת מס' 2 הינה סוכן.

הנתבעת מס' 2 טענה אומנם, כי על פי אמנת ורשה אין להחיל את האחריות על סוכן, כפי שהוסבר לעיל, ואולם באותה נשימה נטען כי הינה "מארגן", ומארגן אינו סוכן.

הנתבעת מס' 2 צרפה לתצהיר מטעמה רשיון הפעלה בו נאמר כי:

"אני מעניק בזה רשיון הפעלה לשכירת קיבולת כלי טיס לשם מכירתה לאחרים."

על הקושי שבהגדרת המונח סוכן, מהותו ותפקידו עמד כבי' השופט ארבל בבר"ע (תל-אביב) 21294/99 - טיולי הגליל בע"מ נ' ימין נינט . תק-מח 99(3), 65535:

"במשפט עצמו יהא מוטל על המבקשת הנטל להוכיח, כי במערכת היחסים בינה ובין אונור אייר היא משמשת ומתפקדת כ"סוכן" כמובנו בסעיף 10 לחוק. בית המשפט קמא לאחר שישמע את הצדדים ויקבע את ממצאיו העובדתיים, יוכל להכריע מבחינה המשפטית איזה מבחן להכיל על הגדרתו של המונח סוכן המשתמע מסעיף 10 לחוק התובלה האווירית, לשון אחר: טיב הקשר "המשפטי" בין הצדדים מוסק ונובע במישרין מנסיבותיו הספציפיות של המקרה. מעמדו ה'משפטי' של 'סוכן' לעניין אחד אינו כמעמדו ה'משפטי' של סוכן לענין אחר, הדבר תלוי בנסיבות המשתנות של כל מקרה ומקרה. דוגמא טובה לכך ניתנה בפסק דינו של השופט קיסטר בע"א 80/71 מושיוב נ' פזגז חברה לשיווק בע"מ פ"ד כו(1) בעמ' 362, שם עמד השופט המלומד על מעמדו של מפיץ (אשר גם הוא יכול שיהיה סוג של 'סוכן'):

"...יחס המפיץ של סחורה פלונית לשולחו יכול לקבל צורות שונות; סוחר עשוי להפיץ סחורותיו באמצעות שכירים או באמצעות אנשים שבסיס העסקתם הוא קבלני והם עצמאיים. יתר על כן, מצד אחד יש ותנאיו של עובד על בסיס קבלני הם כה קרובים לתנאיו של עובד שכיר עד שההבדל ביניהם הוא כמלוא השערה, ויש וקבלן מעוניין להחשב כשכיר כדי להיות זכאי לפצווי פטורין ולתנאים הסוציאליים להם זכאי רק עובד שכיר. גם יחסים בין סוחר או בעל בית החרשת למפיץ-קבלן יכולים להיות שונים ומשונים ככל גווני הקשת. יש ומעמדו של המפיץ הקבלן הוא דומה מאד למעמדו של שכיר ואף גרוע ממנו, ויש והמפיץ הוא כמעט סוחר עצמאי. לכן אין לדון ממקרה אחד על מקרה אחר אלא אם כן יקבע כי נסיבות ותנאי העסקה הם דומים מבחינה משפטית."

בענייננו, הנתבעת מס' 2, יותר משהבהירה את מערכת היחסים בינה לבין המוביל עמעמה את יחסיה עימו. לעיתים העלתה טענות פטור מאחריות של סוכן ולעיתים טענה, כי הינה מארגנת טיסה ולכן אין לה שליטה על מועדי הטיסות ואינה יכולה להיות אחראית לשינוי במועדן.

אינה מקבלת את עמדת הנתבעת מס' 2 בעניין זה.

הנתבעת מס' 2 הינה מארגנת ובעלת רשיון הפעלה. רשיון זה מהווה אישור על פי התקנות לרכישת קיבולת של מטוס.

בסעיף ההגדרות לתקנות רישוי שירותי התעופה (טיסות שכר), תשמ"ה-1982, נקבע כי :

טיסת שכר - טיסה שבה שוכרים מארגן או מארגנים במשותף את כל קיבולת כלי הטיס לשם מכירתה לאחרים או שבה אדם שוכר את כל קיבולת כלי הטיס לשימוש עצמי."

מהותה של טיסת שכר הינה החכרת מטוס על ידי המארגן. המארגן הוא שמוכר את כרטיסי הטיסה, ואם לדעת הנתבעת מס' 2 היא אינה סוכן המוביל, מיהו אותו סוכן המוביל שאליו מכוון המחוקק?

המונח סוכן, יכול לקבל משמעויות שונות בהקשרים שונים, יתכן ומדובר במפיץ סחורה, יתכן ומדובר בבעל זיכיון, יתכן ומדובר במורשה, כל פרשנות של המונח סוכן חייבת להוביל למסקנה בדבר קיומו של קשר בין המוביל לבין אותו סוכן. מהו אותו קשר? אני סבורה כי בנוגע לטיסות שכר, הקשר הענייני בין הסוכן לבין המוביל הינו בדיוק הקשר עליו מצביע המחוקק במונח מארגן.

למצער אמנת ורשה וחוק התובלה האווירית עושים שימוש במונחים שונים. ואולם יש צורך ליישב בין המושגים השונים בהם עושה החוק והאמנה שימוש.

כאשר מארגן חוכר מטוס, ומוכר את הכרטיסים ללקוח הוא הוא סוכן המוביל, שכן הלקוח כלל אינו עומד מול המוביל מכוח הגדרת טיסת שכר, אלא ההסכם מתגבש בינו לבין המארגן, או הספק בכינויו האחר שהוא הסוכן של המוביל לצורך מכירת הכרטיסים על הטיסה.

לפיכך, מסקנתי היא, כי כאשר החוק משתמש במונח מארגן כוונת המונח הינו סוכן המוביל כמשמעותו באמנת ורשה.

רק כך, לדעתי ניתן ליישב בין המונחים השונים לצקת בהם משמעות אשר לא רק תיישב ביניהם, אלא גם תוביל למסקנה מקבלת על הדעת מבחינת הטלת האחריות. המארגן הינו חוכר הטיסה כולה, או חלקה, הינו בעל השליטה במובן זה שבינו לבין המוביל קיים קשר עסקי, קשר שלא הובא בפני, שכן לא הובאו בפני במקרה זה כל נתונים בדבר היחסים החוזיים שבין המוביל לנתבעת מס' 2, ואולם על יסוד המידע שהובא בפני, ועל יסוד העובדה כי הנתבעת מס' 2 אינה מכחישה את היותה המארגן כמשמעותו בחוק התובלה האווירית אני סבורה כי פשרנותה את המונח סוכן אינו יכול להתקבל, אני סבורה כי המארגן הוא הסוכן של המוביל, המוציא והמביא כלפי הלקוח, התובעים שבפני.

ויש לשים לב המדובר באחריות מצומצמת, כפי שהבהרתי לעיל, אמנת ורשה ערכה איזון בין האינטרסים של חברות התעופה לנוסעים, צמצמה מחד את היקף הפיצוי ומאידך הטילה על חברת התעופה את הנטל להוכיח העדר רשלנות.

אשר על כן, אני קובעת כי הנתבעת מס' 2 היא הסוכן כמשמעותו באמנת ורשה ומוטלת עליה האחריות הקבועה באמנת ורשה.

לאחר שקבעתי, כי הנתבעת מס' 2 הינה סוכן כמשמעותו בחוק, ולאחר שקבעתי, כי על הצדדים לדיון שבפני חלות הוראות אמנת ורשה, נותר לדון בעובדות הנוגעות לתיק זה באופן ספציפי, דהיינו, האם הנתבעת מס' 2 התרשלה, והאם מגיע לתובעים פיצוי על הנזק שנגרם להם.

שאלת רשלנות הנתבעת מס' 2:

התובעים ביקשו מביהמ"ש לקבוע באופן עקרוני כי טיסת שכר אינה טיסה הנתונה לשינויים. התובעים ביקשו מביהמ"ש לקבוע, כי העובדה כי מחיר טיסת שכר הינו נמוך אינו מקנה לנתבעת כל זכות לערוך שינויים במועד הטיסה, אלא כקבוע באמנת ורשה, מנימוקים סבירים, וגם אז על הנתבעת להראות, כי עשתה ככל שביכולתה להביא את התובעים ליעדם במועד.

הנתבעת מס' 2 טענה, כי מהותה של טיסת שכר הינה, כי היא טיסה במחיר מופחת, כאשר ידוע לכל כי טיסת שכר נתונה לשינויים. לחילופין ביקשו, כי אקבע שהשינוי במועד הטיסה לא היה באחריותם.

יש להבחין בין שתי מערכות דינים, אמנת ורשה מסדירה את מערכת היחסים בין מוביל וסוכניו לנוסע ואולם אין זו מערכת היחסים היחידה, כרטיס הטיסה מהווה הסכם בין הצדדים.

על פי אמנת ורשה אין למוביל רשות לשנות את מועד הטיסה, ולדעתי בכלל זה, גם אם מדובר בטיסת שכר, אלא על פי הוראות הנקובות באמנה. לכן, דואגות חברות התעופה, וסוכניהם, ובענייננו, הנתבעת מס' 2, כי ירשם על כרטיס הטיסה באופן מפורש, הזכות לבצע שינויים במועד הטיסה.

בענייננו, על כרטיס הטיסה נאמר כי:

"המוביל מתחייב לעשות מיטב המאמצים להוביל את הנוסע ואת הכבודה בזמן מתקבל על הדעת. המוביל אינו ערב לזמנים הנקובים בלוחות הזמנים או בכל מקום אחר והם אינם מהווים חלק מחוזה זה, הזכות בידי המוביל, ללא הודעה, להשתמש במובילים או בכלי טיס, ממלאי המקום ובמקרה של צורך לשנות או להחסיר כך מקום חניה הנקוב בכרטיס. לוחות הזמנים ניתנים לשינוי ללא הודעה. המוביל אינו מקבל על עצמו כל אחריות לתובלה מקשרת."

שאלה אחרת היא האם המוביל רשאי להתנות על הוראות האמנה או חוק התובלה האווירית, הצדדים לא טענו לעניין זה ואף אני לא אתייחס אליו.

התנאים המופיעים על כרטיס הטיסה הינם תנאי ההתקשרות בין הצדדים. מועדי הטיסה אינם על פי האמור בתנאים אלה חלק מתנאי ההתקשרות. עדיין על פי האמור בתנאי הכרטיס היה על המוביל לעשות מיטב המאמצים להוביל את התובעים במועד הרלוונטי.

סעיף 61 לחוק החוזים (חלק כללי), תשל"ג-1973 :

(א) הוראות חוק זה יחולו כשאין בחוק אחר הוראות מיוחדות לעניין הנדון.

(ב) הוראות חוק זה יחולו, ככל שהדבר מתאים לעניין ובשינויים המחויבים, גם על פעולות משפטיות שאינן בבחינת חוזה ועל חיובים שאינם נובעים מחוזה.

סעיף 39 לחוק החוזים מחיל את חובת תום הלב על כל התקשרות ועל פי האמור לעיל גם על ההתנהגות הצדדים המוסדרת באמנת ורשה. בין כך ובין כך, על המוביל או סוכניו לפעול בתום לב.

משמעות הדבר לדעתי כי על הנתבעת מס' 2 להוכיח כי עשתה את מירב המאמצים להוביל את התובעים במועד הרלוונטי. על פי אמנת ורשה הנטל על הנתבעת מס' 2 להוכיח את העדר רשלנותה, כפי שכבר פורש לעיל. המוביל הוציא מתחולת היחסים החוזיים את מועד שעת הטיסה, יחד עם זאת נותרה חובתו להוביל את

התובעים/הנוסעים ליעדם ככל האפשר במועד הרלוונטי. לדעתי יש להטיל על הנתבעת מס' 2 את החובה להוכיח כי עשתה את כל שבידה, דהיינו, כי לא התרשלה בביצוע התחייבותה על פי האמור בכרטיס הטיסה, הובלת התובעים ככל האפשר במועד הרלוונטי.

האם הנתבעת עמדה בנטל?

לדעתי לא.

מעבר לעדותו של העד מטעמה מר בייגל, שלא ידע יותר משידע וכל ידיעותיו התבססו על אמירות כלליות שנאמרו לו על ידי מאן הוא בטלפון, אשר הודה כי לא טרח לברר באופן יסודי ומעמיק את הנסיבות של הקדמת הטיסה למרות קיומו של הדיון בפני, אלא פנה טלפונית לאדם בשם שי, לכאורה נציג המוביל בארץ ואותו שי מסר לו, כי ככל הנראה בשל תקלה אוחדו טיסות.

אדגיש כי התובעים ביקשו לדעת מיהו המוביל, ומיהו נציגו בארץ. הנתבעת מס' 2 או מי מטעמה לא גילו לתובעים על קיומו של שי, "הנציג", של המוביל בארץ. לא גילו לתובעים מיהו המוביל במובן זה שלא מסרו את פרטיו המלאים ואת כתובתו בארץ, למעט הפניית התובעים לעו"ד לוי, אשר מצידו הפנה את התובעים חזרה לנתבעת מס' 2.

אם היה בליבי ספק כלשהו במסקנתי כי יש לראות במארגן את הסוכן כמשמעותו בחוק התובלה האווירית ובאמנת ורשה, הנה הנתבעת מס' 2 בהתנהגותה הסירה ספק זה, שכן מדוע היא מסתירה את זהותו של הנציג? ואת המידע בדבר המוביל אם אין לה קשר מיוחד עימו? אם הנתבעת מס' 2 אינה הסוכן, במובן זה אינה שלוחתו של המוביל כלפי הצרכן בכלל והתובעים בפרט, מדוע לא תמסור את פרטיהם במלואם. אין זאת אלא שהנתבעת מס' 2 הינה שלוחתו של המוביל וסוכנת מטעמו ולכן האינטרסים של המוביל ושלה חד המא.

ביחס לעדותו של מר בייגל, אציין עוד, כי הן ניחנו באמירות כלליות, אשר כולן מהוות עדויות שמיעה, ואין בהם כל ניסיון אמיתי לבירור העניין. אני מניחה כי הדבר נעשה כך, משום אמונתה של הנתבעת מס' 2, כי אין היא נושאת בכל אחריות, למרות שהיא המארגן של הטיסה, למרות שהיא רכשה את קיבולת המטוס, למרות שהיא מבצעת את מכירת הכרטיסים לנוסעים, דומני כי הנתבעת לא עמדה בנטל המוטל עליה, ולא הוכיחה כי לא התרשלה.

שאלת טיסת שכר;

הנתבעת מס' 2 ביססה את עיקר טיעוניה בעניין זה על העובדה כי המדובר בטיסת שכר. טענתה המרכזית הייתה, כי טיסת שכר מעצם טיבעה נתונה לשינויים ולכן מחירה בהתאם, וכל הרוכש כרטיס טיסה בטיסת שכר, מקבל על עצמו את הנתון הנ"ל ללא כל מחלוקת.

בעניין זה דעתי כדעת התובע, עצם העובדה, כי המדובר בטיסת שכר אינה מהווה הצדקה לשינוי שעת טיסה ללא כל הצדקה. חובת תום הלב המוטלת על צדדים להתקשרות לקיים את חיוביהם, משהוציאה הנתבעת מס' 2, כסוכנת של המוביל את מועד הטיסה מכלל ההתקשרות החוזית, קיבלה על עצמה לדאוג להוביל את התובעים במועד הרלוונטי ככל האפשר, עליה הנטל להראות כי אכן קיימה את חיוביה.

העובדה כי טיסת שכר הינה, טיסה זולה אינה מקנה לנתבעת כל זכות שלא לקיים את חיוביה. הנתבעת מס' 2, כאמור לעיל, לא הרימה את הנטל המוטל עליה להוכיח, כי עשתה את כל המאמצים להוביל את הנוסעים בשעה היעודה, ולכן לא ניתן לומר כי מילאה את חיובה על פי ההסכם האמור בכרטיס הטיסה.

בפסקי דין רבים, שצוטטו על ידי הנתבעות שכס יחד, נאמר מפי שופטים רבים כי טיסת שכר הינה טיסה הנתונה לשינויים, והדבר ידוע לכולי עלמא.

בכל הכבוד לחברי השופטים אינני מוכנה לקבל אמירה כה גורפת שלא מצאתי לה אסמכתא בחוק או בהסכם. כרטיס הטיסה מהווה הסכם בין הצדדים, אמנת ורשה מטילה חיובים שונים על המוביל וסוכניו, העובדה שטיסת שכר הינה טיסה זולה, נובעת מאופייה, חכירת קיבולת מטוס.

אומנם יש לקחת בחשבון כי בזכות כניסתן של טיסות שכר למרחב התובלה האווירית, הוזלו באופן משמעותי כרטיסי הטיסה, ונתאפשר לאנשים רבים, שאילו לא כן לא היו יכולים לעמוד במחירי הטיסה, לטוס לנופש, ואולם מציאות זו הינה חלק מתחרות בריאה בשוק החופשי ולא הקניית זכות למוביל כלשהו שלא לעמוד בהתחייבותיו.

הוזלת מחיר כרטיס טיסה אינה יכולה לבוא על חשבון הצרכן, לצרכן הזכות לקבל את המוצר הטוב ביותר ובמחיר הטוב ביותר, שמירת הזכות למוביל לערוך שינויים כאוות נפשו ללא כל הגבלה מכוח העובדה כי מדובר בטיסת שכר, אינה יכולה לעמוד לדעתי, לא בהוראות אמנת ורשה ולא בהוראות ההסכם שנקשר בין המוביל לבין הצרכן.

לפיכך, אני סבורה כי המוביל חייב לעמוד בהתחייבותו, ומכוח כך גם סוכנו, והוא מחויב בהסכם שנקשר בינו לבין הצרכן, דהיינו, לדאוג להוביל את הנוסע ככל האפשר במועד הרלבנטי. בחינת השאלה האם עשה כן, הובילה אותי לעיל, כפי שהבהרתי למסקנה, כי הנטל מוטל על המוביל להוכיח כי עשה את כל הדרוש על מנת לעמוד בהתחייבותו וכי לא התרשל.

מדברים אילו עולה השאלה, האם לא נפתח הפתח להגשת תביעות בגין כל איחור של מה בכך? האם אין לחשוש מהצפת ביהמ"ש בתביעות קנטרניות, כאשר לא נגרם כל נזק, ובכך להטיל על המוביל נטל שאין הוא יכול עמוד בו, בשל העובדה כי בגין כל שינוי בשעת טיסה יהיה עליו להידרש ולהוכיח את פעולותיו? וכי לא התרשל?

אני סבורה, כי גם אם נניח כי יתכן והצרכן ינצל את זכותו על פי ההסכם ועשויה להיות מידה מסוימת של הגשת תביעות טורדניות בגין כל שינוי שעת טיסה, אין בכך כדי לשנות את מסקנתי הנ"ל, שכן ביהמ"ש ידע בודאי לערוך את האיזון הנכון שבין שינוי שעת טיסה לבין הפרת הסכם.

במה דברים אמורים?

ביהמ"ש בודאי יתייחס לכל הגורמים הרלבנטיים בכל מקרה ומקרה לגופו. יש לבחון את מהות השינוי, היקפו באופן יחסי למכלול הטיול או הנופש.

עצם העובדה כי שעת הטיסה שונתה אינה מהווה באופן אוטומטי הפרת הסכם, כל מקרה יש לבחון בהתאם לנסיבות העניין.

יש לזכור כי הוראות האמנה מדברות על מבחן של העדר רשלנות, וגם האמור בכרטיס הטיסה מתייחס למבחנים הקשורים למידה סבירה של מאמצים, בכך יש דמיון בין האמנה לבין האמור בכרטיס הטיסה, בשני המקומות קיימת התייחסות להתנהגות סבירה, אם במסגרת האמנה אנו עוסקים בדיני נזיקין, דהיינו, העדר רשלנות, בכרטיס אנו עוסקים בדיני חוזים, חובת תום הלב, ואולם שני השדות המשפטיים הללו, מובילים למבחן דומה, מבחן הסבירות.

אני סבורה, כי מבחן סבירות זה חל ביחס לשני הצדדים להסכם ההתקשרות המגולם בכרטיס, מכוח חובת תום הלב המוטלת על שני הצדדים לעסקה.

כלומר, ביהמ"ש בבואו לבחון האם שינוי שעת הטיסה מהווה הפרת הסכם, לא יתייחס רק להתנהגות המוביל אלא גם להתנהגות הנוסע, לא רק לנסיבות שאפפו את השינוי, אלא גם להיקפו, והאם יש בו כדי להוביל לפגיעה כלשהי.

בע"א 672/81 - עמיתי מלון ירושלים ו-6 אחי נ' דוד טייק ואח'. פ"ד מ(3), 169 קובע ביהמ"ש כי:

"לעניין זה אני נכון לצעוד בתוך התחומים שהותוו בסעיף 25 לחוק החוזים (חלק כללי). הסעיף מתייחס, כידוע, לכך, שחווה יפורש לפי אומד-דעתם של הצדדים, כפי שהיא משתמעת מתוך החווה; ואם ניתן ללמוד מתוך אומד דעתם - ובמידה שזו אינה משתמעת מתוך החווה, מתוך הנסיבות - כי הצדדים לחווה היו נכונים גם לקיום תוך סטייה קלה או - כלשונו של השופט זילברג - כתוספת נופך או תוך גריעת נופך ובלבד שיקום העיקר עליו נסב החווה, וקיום כאמור הוא במסגרת הדרך המקובלת ובתום-לב, כנדרש לפי סעיף 39 לחוק הנ"ל, הרי מותרת מודיפיקאציה קלה של ההתחייבויות, שיש בהן משום קיום החווה. במישור זה על בית המשפט להיזהר, כמקובל עלינו, מעריכתו של החווה במקום הצדדים, אך כאשר פרשנותו של החווה על-פי היסודות המוצגים בסעיף 25 מתיישבת עם סטייה קלה, וקיומו כאמור מתיישב עם הנדרש על-פי סעיף 39, הרי ניתן גם להגשים את המטרה הבסיסית. המצדדת בפרשנות המקיימת את החווה."

דוקטרינת קיום בקירוב עשויה לשמש אותנו בבואנו לבחון את קיום ההסכם בין מוביל לנוסע המופיע על גב כרטיס הטיסה. וכדברי ביהמ"ש הנ"ל: "מותרת מודיפיקאציה קלה של ההתחייבויות".

כאמור כל מקרה יבחן בהתאם לנסיבותיו.

מהן הנסיבות בענייננו:

אין מחלוקת כי התובעים רכשו נופש באנטליה, שכלל טיסה ביום חמישי אחה"צ, העברות לבית מלון, שהייה בת שלושה לילות בבית מלון, העברות חזרה לשדה התעופה וטיסה לארץ ביום ראשון אחה"צ.

הקדמת החזרה בארבע שעות, כאשר היא נבחנת למול כל ההתקשרות, כאשר היא נבחנת למול העובדה כי התובעים קיבלו את כל שהובטח להם, למעט אותן ארבע שעות, מובילה אותי למסקנה כי לא ניתן לטעון כלפי הנתבעת מס' 2 בנסיבות המקרה שבפני כי הפרה את ההסכם בינה לבין התובעים בכללותו, אלא מדובר בשינוי שאם מצדיק איזה פיצוי הרי המדובר בפיצוי מזערי ביותר.

כאשר הסכם מקום במודיפיקאציה קלה, ואני סבורה כי שינוי שעת טיסה ב - 3:45 שעות הינו שינוי קל, שאינו משמעותי, אינני מקילה ראש בחוויה של התובעים, אשר כעסו מאוד בגין השינוי, ואולם בחינת ביהמ"ש את השינוי אינה נמדדת במידת הכעס של התובעים על השינוי, אלא במשקפיים ככל האפשר אובייקטיביות, המתאיחות למכלול ההתחייבויות, ובעניין זה לאור השינוי שאינו משמעותי אני סבורה, כי יש לקבע פיצוי בהתאם.

סיכום:

קבעתי כי הנתבעת מס' 1 הינה סוכנות נסיעות ולכן אינה המוביל או סוכניו ואינה אחראית לכל שינוי שעת הטיסה.

לפיכך, התביעה כנגד הנתבעת מס' 1 נדחית ועל התובעים לשלם הוצאותיה בסכום שישקף את ניהול המשפט גופו.

אני קובעת כי התובעים יישאו בהוצאות הנתבעת מס' 1 בסכום של 3,000 ₪ + מע"מ.

קבעתי, כי הנתבעת מס' 2 הינה סוכן של המוביל, ולכן מוטלות עליה חובות מכוח האמנה ומכוח ההתקשרות המבוטאת בכרטיס הטיסה.

עוד קבעתי כי הנתבעת מס' 2 לא הרימה את הנטל המוטל עליה להוכיח כי לא התרשלה, בעניין זה לא צעדתי שכס אחד עם חברי שופטי ביהמ"ש השלום, אשר סבורים כי הנטל מוטל על התובעים, דהיינו, על הנוסע.

קבעתי כי הנתבעת הפרה את ההסכם, שינתה את שעת הטיסה ללא כל נימוק וללא שהוכיחה כי עשתה את כל האפשר להוביל את התובעים בשעה היעודה.

יחד עם זאת, קבעתי כי המדובר בשינוי מזערי לאור מכלול התמורה שסופקה, דהיינו הנופש בכללותו, שסופק

לשביעות רצונם של התובעים.

לפיכך, אני מחייבת את הנתבעת מסי' 2 לשלם לתובעים יחד ולחוד את הסך של 1,000 ₪ בצירוף הפרשי הצמדה וריבית כדין מהיום ועד לתשלום בפועל.

בנסיבות העניין ולאור הפיצוי שקבעתי אינני מחייבת את הנתבעת מסי' 2 בהוצאות.

מזכירות תשלח פסק דיני לצדדים.

ניתנה היום ג' בניסן, תשס"ד (25 במרץ 2004) בהעדר הצדדים.

ערקובי רחל, שופטת