



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים

רע"א 63087-09-24

לפני: כבוד השופט נעם סולברג

המבקשים: 1. אייל אבנד
2. רוז בן דוד

נגד

המשיבה: וויז אייר הונגריה - Wizz Air Hungary Ltd

בקשת רשות ערעור על פסק הדין של בית המשפט המחוזי בחיפה, מיום 27.5.2024, ברת"ק 24-02-24499, שניתן על-ידי כבוד השופטת י" קראי-גירון

בשם המבקשים: בעצמם

בשם המשיבה: עו"ד גדעון ארנון; עו"ד אסף ניר

החלטה

1. בשלב זה, מבלי לטעת מסמרות בדבר, דייני אם אומר, כי השאלה שהועלתה בבקשה – אכן נראית כשאלה משפטית מורכבת, הנושאת חשיבות כללית. על פני הדברים, ההגדרה בסעיף 1 לחוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012 (להלן: החוק או חוק שירותי תעופה), למונחים "טיסה" ו"טיסה שבוטלה" – מעוררת קושי פרשני לא מבוטל. קושי זה מתעצם, נוכח השוואה להסדר המעוגן בחוק לגבי טיסות המשך, ונוכח השוואה להסדרים קרובים בחוק התובלה האווירית, התש"ם-1980, שיחסי-הגומלין עם חוק שירותי תעופה טרם הובררו די צרכם בפסיקה (ראו דברי השופטת א' חיות, ברע"א 8491/16 Alia Royal Jordanian Airlines נ' ממן, פסקה 5 (23.2.2017)). עם זאת, וכאמור – מבלי להכריע לגוף העניין, אינני בטוח כי ההליך דנן הוא האכסניה המתאימה לבירור כללי כגון דא, ויותר מכך – אם המבקשים יצאו נשכרים מעריכת הבירור הכללי אגב הדיון בעניינם. אבהיר את דברי.

2. עיון בטענות הצדדים, מזה ומזה, מלמד כי גם עמדת המבקשים, גם עמדת המשיבה – שתיהן מעוררות קושי. כך, למשל, משמעות אימוצה המלא של עמדת המבקשים היא שטיסה שהמריאה בזמן הנקוב בכרטיס, אך הוסטה אל יעד קרוב, המצריך נסיעה קצרה אל היעד המקורי – תזכה את הנוסעים בפיצויים לפי סעיף 6 לחוק שירותי

תעופה, בתורת "טיסה שבוטלה". זאת, בעוד טיסה שתמריא (ותנחת) ביעדה המקורי, באיחור של מעט פחות מ-8 שעות, תסווג כ"טיסה שהמריאה באיחור", ותזכה את הנוסעים בפיצויים פחותים, על בסיס סעיף 7 לחוק. מנגד, על-פי עמדת המשיבה, נוסע שטיסתו הוסטה, אף אם ליעד המרוחק מן היעד הנקוב בכרטיסו כרחוק מזרח ממערב, יחשב כמי שטיסתו "התקיימה" ושקיבל את המוצר עליו שילם, כך שלא תקום לו כל זכאות לפיצוי. כעולה מקווי הטיעון הבהירים שהוצגו בבקשה ובתשובה שניתנה לה, כל אחת מן האפשרויות מעוררת קושי גם כשלעצמה, גם במבט רחב, נוכח השוואה להסדרים מקבילים.

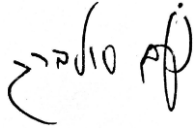
3. השאלה שמועלית על-ידי המבקשים, דורשת אפוא הילוך במשעול צר, בצעדים מדודים, תוך חיפוש אחר נקודת איזון אופטימלית בין שתי השיטות המכחישות זו את זו. על מנת להכריע בנדון, ידרש בית המשפט ליתן דעתו גם על שיקולי מדיניות שונים, דוגמת אלה שניצבו לפני המחוקק עת שקד על חקיקת חוק שירותי תעופה. משכך, דיון לגוף הערעור עשוי לכלול את צירופם או שמיעתם של גורמים נוספים, כגון היועצת המשפטית לממשלה, גורמים רלבנטיים במשרדי הממשלה וכן חברות תעופה נוספות. גם אם די יהיה בצדדים להליך זה, עדיין תידרש הצגתה של תמונה מעשית ברורה, על מנת להבין, למשל, מהו הנטל שיוטל על חברות התעופה, אם תחויבנה לפעול על-פי עמדת המבקשים, וכיצד ישפיע הדבר על מערך תמריציהן הכלכליים, ומכאן שגם על ציבור הצרכנים במבט רחב.

4. בהתחשב במורכבות הצפויה של הליך כגון זה המתואר, מסופקני, כאמור, אם עניינם של המבקשים הוא האכסניה המתאימה לו, ואם הדבר כדאי עבורם. על פני הדברים, מעיון ראשוני, קשה לראות כיצד הגבולות שיוצבו, בסופו של דבר, למונח "טיסה שבוטלה", יהיו רחבים עד כדי כך שיוענק למבקשים פיצוי על-פי סעיף 6 לחוק שירותי תעופה. בסופו של חשבון, טיסת המבקשים נחתה לא הרחק ממחוז חפצם. אף לפי דברי המבקשים עצמם, העיכוב שנגרם להם בהגעה אל יעדם, כתוצאה מהסטת הטיסה – לא הגיע ל-8 שעות, גם לא בקירוב. משכך, אפילו ישורטט הדין מחדש, כפי בקשת המבקשים, כך שהיעד אף הוא ילקח בחשבון לצורך הגדרת "טיסה", הסיכוי לכך שהדין החדש יזכה אותם בפיצוי המבוקש – נראה על פניו נמוך למדי.

5. נוכח כלל האמור, בפרט באשר למורכבותו הצפויה של הדיון בערעור, לעלותו המוערכת, שאינה מבוטלת, ולסיכויו המסתמנים, שלכאורה אינם מן המשופרים, אציע

למבקשים לשוב ולשקול את הדברים, ולהודיעני עד יום 5.12.2024 אם עודם עומדים על בקשתם למתן רשות ערעור.

ניתנה היום, כ' חשוון תשפ"ה (21 נובמבר 2024).



נעם סולברג
שופט