



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת
בתיק עיקרי: א 000726/03		
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל

בעניין: אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ע"י ב"כ עו"ד ש. פלד ואח'
המבקשת

נגד

1. **נעם דוד**
ע"י ב"כ עו"ד ש. פרידמן ושות'
2. **מדינת ישראל**
המשיבים

1
2 **נוכחים:** בשם המבקשת –
3 בשם המשיבים –

4

5

החלטה

6

7

א. התביעה

8

9

10 התובע – שהינו המשיב בבקשה זו – נוהג לטוס דרך קבע למרחקים ארוכים, במסגרת
11 עבודתו. בין היתר, נהג המשיב להשתמש בשירותיה של הנתבעת – המבקשת בבקשה זו,
12 שהינה חברת התעופה הלאומית של ישראל, אשר מפעילה קוי טיסה סדירים, המקשרים,
13 בין היתר, בין ישראל ויבשות אמריקה ואירופה.

14

15 המשיב הגיש תביעה נגד המבקשת, ונגד מדינת ישראל, בגין פגיעה שנפגע מן התסמונת
16 הידועה כ"תסמונת פקת הורידים העמוקים" – "Deep Vein Thrombosis syndrome"
17 (להלן: "DVT").

18

19 DVT הינה תסמונת רפואית, של היווצרות קרישי דם בורידים העמוקים שברגליים –
20 העלולים להינתק ממקומם, ואשר במהלך נדידתם, בתוך מחזור הדם, עלולים להגיע, בין
21 היתר, ללב, לריאות ולמוח ולגרום לנזקי גוף חמורים ביותר כגון שבץ מוחי (stroke) או
22 לתסחיף ריאתי, שהינו פקת עורקי הריאה ואוטם ריאתי.

23

24 אחד הגורמים העיקריים להיווצרות ה-DVT, הינו ישיבה ממושכת בתאי הנוסעים של
25 מטוסים, בטיסות ארוכות טווח, במהלכן נוצרים קרישי דם בורידי הרגליים, עקב
26 התנאים המיוחדים השוררים בתאיהם של מטוסי הנוסעים.

27

28 כאמור, הרבה המשיב לטוס, בטיסות ארוכות טווח, לארצות הברית ולאירופה. בחודש
29 יולי 1998 טס המשיב טיסות הלון ושוב בקו תל אביב – ניו יורק, עם הפסקה בת 4 שעות
30 בין שתי הטיסות, כך שהוא שהה כ- 22 שעות באויר בפרק זמן של 46 שעות. כן טס
31 התובע, בסוף אותו חודש, הלון ושוב לגרמניה במשך יממה אחת.

32

33 זמן קצר לאחר מכן, החל התובע לסבול מכאבים עזים בבית החזה. לאחר שעבר בירור
34 רפואי וניתוחים, הסתבר כי נפגע מתסחיף ריאתי, אשר פגע קשות בריאתו הימנית –



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת
בתיק עיקרי: א 000726/03		
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל

פגיעה אשר גרמה לנזק, שהצריך כריתה מקומית של חלק מאונת הריאה הימנית. לאחר	1
מכן, עקב זיהום שהתפתח, נאלץ התובע לעבור ניתוח נוסף לניקוי בית החזה, ניקוז מוגלה	2
וכריתת חלק מאחת מצלעותיו.	3
	4
כתוצאה מן האמור, נותר התובע נכה בגופו, כאשר מומחים רפואיים מטעמו, העריכו את	5
נכותו הרפואית, בשיעור גבוה ביותר שמקורה ב-DVT.	6
	7
לטענת המשיב, חייבת המבקשת לשאת בנזקיו, שכן היא התרשלה בכך שלא ערכה	5 8
מחקרים הולמים ולא ביררה את הקשר בין DVT לטיסות ארוכות טווח, לא ידעה את	9
לקוחותיה באשר לסיכוני תסמונת זו, והתרשלה בכך, שלא הדריכה אותם באמצעים	10
פשוטים וזמינים, אשר היה בהם כדי להוות אמצעי מניעה להתפתחות התסמונת.	11
	12
בהתנהגותה האמורה, סטתה המבקשת, לטענת המשיב, מנורמות התנהגות סבירות,	13
והפרה את חובת הזהירות שלה כלפי המשיב. כן הפרה המבקשת, לטענתו, את חובותיה	14
הצרכניות כלפי ציבור לקוחותיה, תוך הטעייתו בניגוד לחוק הגנת הצרכן התשמ"א-1981.	15
	16
על כן, הגיש המשיב תביעה כספית כלפי המבקשת ומדינת ישראל לשיפוי נזקיו.	17
	18
כנגד תביעתו של המשיב, הגישה המבקשת בקשה זו, בה עתרה לסילוקה של התביעה על	6 19
הסף.	20
	21
ב. הבקשה	22
	23
המבקשת הגישה, עוד בטרם הוגש כתב הגנתה, בקשה לדחיית התביעה על הסף, בהתאם	7 24
לתקנה 101(א)(3) לתקנות סדר הדין האזרחי התשמ"ד-1984, מחמת פקיעת זכות	25
התביעה. לחילופין, ביקשה למחוק את התביעה על הסף, בהתאם לתקנה 100 (1) לתקנות	26
הנ"ל מחמת העדר עילה.	27
	28
לטענת המבקשת, תביעתו של המשיב הינה בגין נזקי גוף, שאירעו לו במהלך טיסות,	8 29
עליהן חלות הוראות "אמנת ורשה" לאיחוד כללים מסויימים בדבר תובלה אווירית	30
בינלאומית משנת 1929, (להלן: "האמנה"), בהתאם להוראת חוק התובלה האווירית	31
התש"מ-1980. (להלן: "החוק").	32
	33
על פי לשונם של החוק והאמנה, עילת התביעה היחידה העומדת למשיב בגין נזקי גוף,	34
היא זו הקבועה באמנה ואין לו עילה אחרת זולתה. זאת לנוכח לשונו של סעיף 10 לחוק	35
התובלה האווירית והפסיקה שבעקבותיו – כללים החלים אף ברוב מדינות תבל.	36
	37
על כן, עילת התביעה היחידה, העומדת למשיב, הטוען כי נגרמו לו נזקי גוף כתוצאה	38
מתובלה אווירית, היא זו הקבועה באמנה.	39
	40
לפיכך, לא יוכל המשיב לתבוע את המבקשת על פי הוראת פקודת הניזקין ו/או חוק הגנת	41
הצרכן, ולא על פי כל הוראת חוק פנים – מדינתית.	42
	43
עוד טוענת המבקשת, כי על תביעתו של התובע יש להחיל את הוראות ההתיישנות,	9 44
הקבועות בסעיף 29 לאמנה, שהינן הוראות הקובעות תקופת התיישנות מהותית של	45



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת
בתיק עיקרי: א 000726/03		
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל

שנתיים, שתחילתה באחת משלוש חלופות, המתייחסות למועד תום הטיסה, הפסקתה או במועד שנקבע לסיומה.	1 2 3
הואיל ובמקרה דידן, נסתיימה הטיסה האחרונה ביום 29.7.98, הרי הזכות פקעה ביום 28.7.00. מאידך התביעה הוגשה רק ביום 7.9.03 – דהיינו למעלה משלוש שנים, לאחר התיישנות התביעה.	4 5 6 7
לחילופין, טוענת המבקשת כי האירוע נשוא התביעה, אינו "תאונה". על מנת שתקום אחריות קונקרטית, לפי סעיף 17 לאמנה, יש צורך כי תתרחש "תאונה", אשר גרמה לנזק הגוף. על פי הפסיקה שהתפרסמה ברחבי העולם, אין מקורה של ה-DVT באירוע המהווה "תאונה" לצרכי האמנה. על כן אין להטיל אחריות על המוביל האווירי.	8 9 10 11 12
ג. טענות המשיב	13
באות כוחו המלומדות של המשיב טוענות כי אין לסלק את התביעה על הסף, כבר בשלב זה, וזאת בהתאם לכללי הדיון הנוהגים, ולפיהם לא תסולק תביעה על הסף, אלא במקרים נדירים וקיצוניים, בהם ברור כי לתביעה אין כל סיכוי, כבר בשלב זה.	14 15 16 17
מעבר לכללים אלה, טוענות הפרקליטות המלומדות, ארבע טענות חליפיות שונות, מדוע זה לא יחסמו כללי יחוד העילה וההתיישנות, שעל פי האמנה וחוק התעבורה האווירית, את תביעתו של המשיב.	18 19 20 21 22
טענה ראשונה שבפי המשיב הינה, כי זכאי הוא לסעד כלפי המבקשת על פי הדין הישראלי הכללי, שכן האירוע המזיק אינו מהווה "תאונה" – כך שאין מוטלת אחריות על המבקשת לפי אמנת ורשה. לתוצאה זו מגיע המשיב על דרך של פרשנות, הנתפסת על ידו "כראויה", לכלל יחוד העילה שבאמנת ורשה, אשר יהא בה, לשיטתו, כדי למנוע מן המוביל לחמוק מאחריות לפגיעות מעין אלה.	23 24 25 26 27 28
טענה שניה שבפי המשיב הינה, כי הינו זכאי לסעד לפי הדין הישראלי הכללי, שכן מחדליה של המבקשת, בעטיים נפגע, התרחשו לפני תחילת התובלה האווירית, לבגיו לא חלות הוראות האמנה.	29 30 31 32
טענה שלישית שבפי המשיב, הינה, כי הינו זכאי לסעדים מן המבקשת לפי הדין הישראלי הכללי, משום שלטענתו, מחדליה של המבקשת בעטיים נגרמו נזקיו, מצויים מחוץ לגדר פעילותה כמוביל אווירי. על כן לא תחולנה עליה הוראות אמנת ורשה.	33 34 35 36
טענתו האחרונה של המשיב, והיחידה השוכנת בין גדריה של האמנה, הינה טענה חליפית, למקרה שבו יקבע כי אכן האמנה חלה על התביעה.	37 38
במקרה זה, יש לקבוע, לשיטתו, כי התובע נפגע מתאונה, אשר התרחשה כתוצאה מהתנהגותה הרעה מדעת של המבקשת. על כן המבקשת אחראית כלפיו על פי האמנה, אך אינה זכאית להסתמך על הגנת ההתיישנות המהותית הקבועה באמנה.	39 40 41 42
ד. המסגרת הנורמטיבית	43
	44



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת
בתיק עיקרי: א 000726/03		
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל

- 16 1. סעיף 2 לחוק התובלה האווירית תשי"מ-1980 (אשר החליף חוק קודם משנת תשכ"ב) קובע לאמור:
- 2
- 3
- 4 "על תובלה אווירית, שמקום היציאה ומקום היעוד שלה נמצאים לפי
- 5 תנאי ההסכם בין הצדדים בשטחן של שתי מדינות שהן צדדים לאמנת
- 6 ורשה, או בשטחה של אחת מהן בלבד שהיא צד לאמנת ורשה והוסכם
- 7 על מקום חניה בשטחה של מדינה אחרת, יחולו הוראות אמנת
- 8 ורשה."
- 9
- 10 "אמנת ורשה", המופיעה בחוק, מוגדרת כ"האמנה לאיחוד כללים מסויימים בדבר תובלה
- 11 בין לאומית באוויר, שנחתמה בוורשה ביום 12 לאוקטובר 1929 ופורסמה ברשומות (כתבי
- 12 אמנה 244, עמ' 479).
- 13
- 14 בהמשך החלטתי זו תכונה אמנת ורשה כ"האמנה", ואילו חוק התעבורה האווירית יכונה
- 15 "החוק".
- 16
- 17 סעיף 10 לחוק משלים את ההוראה, בקבעו הוראות, באשר ליחוד העילה, כדלקמן:
- 18
- 19 "אחריותו של המוביל, עובדיו וסוכניו לפי חוק זה לנזק, לרבות לנזק
- 20 שנגרם עקב מותו של נוסע, תבוא במקום אחריותו לפי כל דין אחר,
- 21 ולא תישמע כל תביעה לפיצוי על אותו נזק שלא על פי חוק זה, תהא
- 22 עילתה הסכם, עוולה אזרחית או כל עילה אחרת ויהיו התובעים אשר
- 23 יהיו."
- 24
- 25 לנוכח הוראות אלה, קבע בית המשפט העליון בע"א 20/83 סלומון דדון ואח' נ. אייר פרנס
- 26 נתיבי אויר צרפתיים, פד"י לח(3) 785, בעמ' 790 (להלן: "עניין דדון"):
- 27
- 28 "לשם הכרעה בנושא המיוחד הזה התרחבה יריעת המחלוקת לסוגיה
- 29 הכללית יותר, האם על המקרה הנדון יש להחיל את הוראות חוק
- 30 התובלה האווירית, תשכ"ב-1962 - שבינתיים בוטל והוחלף בחוק
- 31 התובלה האווירית, תש"ס-1980, שאיננו לענייננו - ואת האמנה
- 32 הנוגעת לעניין, או שמא האירוע, שהוא נושא התובענות, אינו נתפס
- 33 בגדר חוק זה על כל הנובע מכך.
- 34 3. הדינים החשובים לענייננו הם שלושה:
- 35 א. חוק התובלה האווירית, תשכ"ב-1962 (להלן - החוק);
- 36 ב. אמנה לאיחוד כללים מסויימים בדבר תובלה אווירית בינלאומית,
- 37 שנחתמה בוורשה ביום 12.10.29 (להלן - האמנה).
- 38 ג. חוק ההתיישנות, תשי"ח-1958.
- 39 אם ייקבע, כי המקרה דנן אינו יוצר עילה על-פי החוק והאמנה, כי אז
- 40 התביעות, שעילותיהן הן הפרת התחייבות חוזית או גרם עוולות
- 41 בנזיקין, אם אמנם קיימות עילות כאלה, יחול עליהן לעניין
- 42 ההתיישנות חוק ההתיישנות על ההוראות המיוחדות הכלולות בו,
- 43 דהיינו, התביעות לא התיישנו. אולם אם ייקבע, כי התביעות נופלות
- 44 בגדר העילות, אשר מחייבות החלת החוק עליהן, כי אז תעמוד לדיון
- 45 במלוא היקפה הסוגיה המורכבת של משמעות דיני ההתיישנות
- 46 שבחוק ובאמנה. לפיכך ראוי לציין כבר עתה את ההוראות שבדינים
- 47 אלה, החשובות לענייננו.
- 48 4. סעיף 2(א) (סעיף 2 דהיום - ב.א.) של החוק קובע לאמור:



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת
בתיק עיקרי: א 000726/03		
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל
		בפני:

1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48

"על תובלה אווירית, שמקום היציאה ומקום היעוד שלה נמצאים לפי תנאי ההסכם בין הצדדים בשטחן של שתי מדינות שהן צדדים לאמנה, או בשטחה של אחת מהן בלבד שהיא צד לאמנה והוסכם על מקום חניה בשטחה של מדינה אחרת, יחולו הוראות האמנה".

תובלה אווירית מוגדרת בסעיף 1 לחוק כ"תובלה של אנשים, כבודה או מטען בכלי טיס כשהיא בתמורה...". סעיף 2(א) מחיל כאמור את הוראות האמנה על תביעות שעילתן בתובלה אווירית, אולם את האמור בסעיף זה יש להשלים בהוראה, המצויה בסעיף 9 (סעיף 10 דהיום – ב.א.) של החוק הקובע לאמור:

"אחריותו של המוביל, עובדיו וסוכניו לפי חוק זה לנזק, לרבות לנזק שנגרם עקב מותו של נוסע, תבוא במקום אחריותו לפי כל דין אחר" (ההדגשה שלי - ד' ל').

מכאן, שאם האירוע, שעליו סבה התביעה, עניינו תובלה אווירית והוא נתפס בגדר החוק מכוח סעיף 2(א), כי אז יש לדון באותו עניין אך ורק על-פי ההוראות שבאמנה ועל-פי אחריות המוביל, שתיקבע על-פי הכללים שבאמנה, ולא על-פי כל דין אחר. (ההדגשות אינן במקור – ב.א.)

יש לזכור כי פסק דין זה ניתן בהתאם להוראות החוק משנת תשכ"ב, אולם אין שוני בין הוראות החוק הקודם, לבין הוראות החוק בסוגיות קא עסקינן (ר' דברי כב' השופט (כתארו אז) ברק בד"נ 36/84 רג"ן טייכנר נ. אייר פרנס נתיבי אויר צרפתיים, מ"א (1) 589 בעמ' 598 (להלן: "עניין טייכנר") ויודגש, כי עניין טייכנר אינו אלא דיון נוסף בפסק הדין בעניין דדון, תוך אישור פסק הדין).

הואיל, ובענייננו, תובע המשיב את המבקשת בגין טיסות, שנערכו בקוי תעופה שבין ישראל לארה"ב ובין ישראל לגרמניה – כאשר כל השלוש חתומות על האמנה, הרי אין חולק כי יש להחיל את הוראות החוק ודרךן את הוראות האמנה, כהוראות המחייבות מבחינת הדין המהותי.

על כן, לכאורה, העילה היחידה לפיצוי בגין נזק גוף שנגרמו במהלך תובלה אווירית, לנוכח הוראת סעיף 10 לחוק, היא אך ורק על פי הוראות החוק והאמנה.

סעיף 17 לאמנה קובע בזו הלשון:

"המוביל אחראי לנזק שנגרם במקרה של מות, פציעה, או כל חבלה גופנית אחרת של הנוסע אם התאונה שגרמה לנזק אירעה בתוך כלי הטיס או תוך כדי כל פעולת עליה לתוכו או ירידה ממנו."

ואילו סעיף 24 לאמנה קובע אף הוא הוראה, מקבילה לכלל יחוד העילה הקבוע בסעיף 10 לחוק, לאמור:

"(1) במקרים הקבועים בסעיפים 18 ו-19 אין להגיש כל תביעה לדמי נזק, תהיה עילתה אשר תהיה, אלא בכפוף לתנאים ולגבולות הקבועים באמנה זו.

(2) כמו כן יחולו הוראות הפסקה הקודמת גם במקרים הקבועים בסעיף 17, מבלי לפגוע בקביעת האנשים הזכאים לתבוע ובזכויותיהם של כל אחד ואחד מהם."



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת
בתיק עיקרי: א 000726/03		
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל

הוראה נוספת הרלוונטית לענייננו הינה הוראת ההתיישנות, הקבועה בסעיף 29 לאמנה:	1
	2
	3
"(1) הזכות לדמי נזק תפקע אם לא תוגש התביעה תוך שנתיים.	4
מהתאריך בו הגיע כלי הטיס למקום יעודו או מהתאריך שבו צריך	5
היה כלי הטיס להגיע או מתאריך הפסקת ההובלה.	6
(2) אופן חישוב הזמן ייקבע על פי דיני בית המשפט הדין בענין."	7
	8
גבי הוראה זו נקבע, בפסקי הדין בעניין טייכנר ודדון, כי הינה הוראת התיישנות מהותית ולא דיונית, המפקיעה את זכות התביעה. על כן, משחלפו שנתיים ימים מיום היווצרות העילה – פקעה לכאורה זכות התביעה של המשיב וחלפה לה מן העולם.	9
	10
	11
	12
לנוכח ההוראות דלעיל וסוגיית פרשנותן נוצרו הפלוגתאות שבין הצדדים.	13
	14
המשיב, החפץ למלט את תביעתו מפגיעתה האנושה של הוראת ההתיישנות המהותית, טוען כי אין עילת תביעתו נכללת בגדרן של הוראת האמנה, ויש להחיל עליה את הוראות הדין המקומי, שכן אין לראות בתסמונת ממנה סבל משום פגיעה בתאונה – עליה חלה הוראת סעיף 17 לאמנה.	15
	16
	17
	18
	19
לשיטתו, סעיף 17 עוסק אך ורק בפגיעות שנגרמו עקב תאונה. על כן אמור מעתה:	20
משנמצאה האמנה חסרה הוראה באשר לנזקים, אשר לא נגרמו עקב אירוע תאונתי – שוב לא תחולנה עליהם הוראות האמנה, כאשר המשיב זכאי לחפש את תרופותיו בהוראות הדין המקומי. אלא שבכך לא הסתפק המשיב וטוען הוא טענה שניה, לפיה חבותה של המבקשת כלפיו נוצרה עוד בטרם החל תהליך התובלה האווירי – עוד בשלב מכירת הכרטיסים. לטעמו, כבר בשלב זה היה על המבקשת להתריע על סיכונה של ה-DVT, למען יוכל לכלכל צעדיו. כן סבור המשיב, כי על המבקשת היה ללמדו – כבר בשלב מוקדם זה, אשר, כאמור החל בטרם בידק עצמו בדלפקיה בנמל האוויר – את כללי ההתגוננות, אשר עליו לנקוט למען לא יפגע מתסמונת רעה זו. לטענתו, בכך התרשלה המבקשת. ומשנעשה מעשה ההתרשלות עוד בטרם שלב הבידוק, הרי אין לומר כי התרשלותה של המבקשת נעשתה במהלך תובלה אווירית. כיוון שכך – שוב אין להחיל עליו את הוראות האמנה. טענה נוספת, הזוהה במאפיניה לקודמתה, הינה כי התרשלותה של המבקשת נעשתה מחוץ לתחום פעילותה של המבקשת כמוביל אווירי.	21
	22
	23
	24
	25
	26
	27
	28
	29
	30
	31
	32
	33
מאידך, טוענת המבקשת, כי עקרונות ייחוד העילה הקבועים בסעיף 24 לאמנה וסעיף 10 לחוק מקנים, לנוסעיו של מוביל אווירי, עילות תביעה המשתבצות אך ורק ב- ד' אמותיו של סעיף 17 לאמנה ואין בלתן. על כן, אין לתובע עילת תביעה, כאשר האירוע, אשר גרם לנזקו, אינו אירוע תאונתי, כמשמעו בסעיף 17 לאמנה. שכן, על פי הפסיקה יסוד עיקרי מיסודותיה של העילה, שעל פי סעיף 17 לאמנה, הינו קיומו של אירוע תאונתי.	34
	35
	36
	37
	38
	39
טענה שניה שבפי המבקשת הינה, כי במידה ויקבע כי התובע לקה ב-DVT עקב אירוע שיש לראותו כאירוע תאונתי, הרי תביעתו התיישנה.	40
	41
	42
פלוגתא נוספת שהעלה המשיב, חליפית לקודמותיה ומבוססת על ההנחה כי פגיעתו נכנסת בגדרו של סעיף 17. לעניין זה, סבור המשיב כי אין להפעיל לזכות המבקשת את הוראת ההתיישנות לנוכח הוראתו של סעיף 25 לאמנה:	43
	44
	45
	46



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת
בתיק עיקרי: א 000726/03		
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל

"(1) המוביל לא יהיה זכאי להסתמך על הוראות אמנה זו הפטרות	1
אותו מאחריות או המגבילות אותה אם הנזק נובע מהתנהגות רעה	2
מדעת מצדו או מאשמה אשר לפי דיני בית המשפט הדן בענין נחשבת	3
כשורה להתנהגות רעה מדעת.	4
"(2)..."	5
(נוסח זה הינו נוסח הקודם לתיקון על ידי פרוטוקול האג)	6
	7
לשיטתו של המשיב, נהגה המבקשת ביחס לנוסעיה, התנהגות רעה מדעת. לטענתו, הואיל	8
וממשלת ארה"ב לא אישרה את פרוטוקול האג, הרי פרוטוקול זה, המסייג את תחולת	9
הוראת 25 רק לסעיף 22 לאמנה, אינו חל במקרה דנן (סעיף 22 דן בהגבלת חבות המוביל	10
רק מבחינת ההיקף הכספי). (ר' לענין זה פסקאות 50-50 להחלטתי זו להלן) ובהתאם יש	11
להחיל את הנוסח המקורי, לפיו לא יזכה המוביל, במקרה של התנהגות רעה מצידו,	12
להגנות הקבועות באמנה, לרבות ההתיישנות שעל פי סעיף 29.	13
	14
ה. כלל יחוד העילה והיקף התפרסותו	15
	16
כפי שהובהר לעיל, קובעות הוראות סעיף 24 לאמנה וסעיף 10 לחוק את עקרון יחוד	17
העילה. סעיף 24 לאמנה מחיל את העיקרון אף לגבי המקרים המפורטים בסעיף 17	18
לאמנה – הוא הסעיף הדן בנזקי גוף.	19
גדרה של המחלוקת שבין הצדדים, נוגע להיקף התפרסותו של עקרון יחוד העילה. בעוד	20
המבקשת טוענת כי עקרון זה רחב וחל לגבי כל המקרים, בהם נגרם נזק גוף לנוסע, טוען	21
המשיב כי עקרון יחוד העילה יצומצם רק למקרים בהם ניזוק נוסע בשל תאונה שארעה	22
במהלך התובלה האווירית.	23
ומכאן, שלשיטתו, כלל יחוד העילה אינו שולל ממנו את הזכות, להיפרע מן המוביל,	24
במקרים בהם הוא נפגע שלא בשל תאונה. במקרים אלה תקום לו זכות תביעה מכח	25
הוראות הדין הפנימי החל במדינה.	26
	27
למעשה, שני הצדדים מסכימים עקרונית, כי נזקו של התובע אינו נובע מ"תאונה",	28
כהגדרת המונח לצורך סעיף 17 לאמנה. שני הצדדים אף מסכימים כי על מנת שתקום	29
חבות, בגין נזקי גוף על פי האמנה, צריך שיתקיימו מספר מרכיבים, כאשר אחד מהם הינו	30
התרחשותה של "תאונה". נקודת המוצא של שני הצדדים הינה, כי פגיעה, הנובעת	31
מהתפתחות DVT במהלך הטיסה, אין בה כדי לענות על הגדרת "תאונה".	32
	33
בפסק הדין המנחה בארצנו בסוגיה, שהינו המקרה היחיד שנדון בבית המשפט העליון, בו	34
נותחה סוגיית החבות על פי סעיף 17, ע"א 20/83 רע"א 371/83 דדון נ' איר פרנס, פד"י	35
לח(3), 785 (פרשת "דדון"). בפסק דין זה, נדונה תביעתם של נוסעי טיסת אייר פרנס, אשר	36
מטוסם נחטף לאנטבה.	37
	38
התביעה נסובה על נזקים נפשיים, שנגרמו לנוסעים עקב תלאות החטיפה. התביעה נדונה	39
על פי חוק התובלה האווירית תשכ"ב-1962, אשר דמה, בעיקרו, לחוק הנוכחי. אם כי	40
סעיף 9, שהינו מקבילו של סעיף 10 דהיום, נוסח בצורה צרה יותר.	41
	42
בית המשפט העליון קבע כי, לנוכח הוראת סעיף 2 (א) לחוק (סעיף 2 דהיום), כי תביעות	43
שעניינן תובלה אווירית ידונו אך ורק על פי הוראת האמנה כדבריו:	44
	45
"מכאן, שאם האירוע, שעליו סבה התביעה, עניינו תובלה אווירית	46
הוא נתפס בגדר החוק מכוח סעיף 2 (א), כי אז יש לדון באותו עניין	47



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת
בתיק עיקרי: א 000726/03		
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל

אך ורק על-פי ההוראות שבאמנה ועל-פי אחריות המוביל, שתיקבע	1
על-פי הכללים שבאמנה, לא על-פי כל דין אחר."	2
(עמ' 790. ההדגשות אינן במקור – ב.א.).	3
	4
מפסקה זו התעלמו באות כח המשיב בטיעוניהן.	5
	6
בית המשפט קיבל את טענת המוביל האווירי, כי אף חטיפה נחשבת כתאונה. למסקנתו זו	7
הגיע בית המשפט העליון, לאחר שסקר את ההיסטוריה של התקנת האמנה והצורך	8
בהתאמתה לתנאים המשתנים, עם התקדמות אורח ותנאי החיים המודרניים, והצורך	9
להתמודד עם מצבים ותופעות שלא היו קיימים בעת תיקון האמנה – אשר טרם צפו את	10
התפתחות התובלה כפי שהיא כיום. בכך צעד בית המשפט הישראלי צעד קדימה לעומת	11
פסיקה זרה בלתי אחידה, בה נקבעו אותה עת הלכות שונות, אם כי בתי המשפט הזרים	12
לא נאלצו להתמודד אותה עת עם התופעה, כאשר דעה רווחת היתה כי חטיפה אינה	13
תאונה.	14
	15
ר' למשל מאמרו של Lawrence Goldhirsch:	16
"Definition of accident revisiting Air France v. Saks"	17
	18
מאידך, בית המשפט הישראלי מצא כי יש ליתן למונח תאונה, המופיע בסעיף 17 לאמנה,	19
פרשנות מודרנית ומרחיבה:	20
	21
"לפיכך דעתי היא, כי ראוי ליתן למונח "תאונה", הכלול בסעיף 17	22
לאמנה, פירוש מרחיב, באשר הוא מאפשר התייחסות לכל אותם	23
מקרים המצויים בתשבץ המגוון והרחב של התובלה האווירית	24
הבינלאומית, ובאשר הוא מאפשר שיבוצם כראוי וכצודק של	25
האירועים במסגרת הרעיונית הנ"ל, הקובעת אחידות ההוראות של	26
האמנה והחלתן על כל הצדדים לאמנה."	27
(עמ' 797 לפסק הדין)	28
	29
מרכיב נוסף, שנבדק לצורך ישומו של סעיף 17, הינו מרכיב הנזק. שכן נזק נפשי לא הוכר	30
על פי דיניהן הפנימיים של כל המדינות. כאשר בפסיקה האנגלו-אמריקאית, אשר לא	31
הכירה עד למחצית הראשונה של המאה העשרים בנזק נפשי כבר פיצוי, נסתמנה	32
התקדמות של מגמה אחת, כאשר נקבע כי נזק נפשי יהא בר פיצוי כאשר הוא ילווה בנזק	33
פיזי. אף במגמה זו חלה התפתחות לקראת שנות ה-80, כאשר הפסיקה החלה להכיר בנזק	34
נפשי שהינו כנזק בר פיצוי (ר' בעמ' 800 לפסק הדין) וכן:	35
FLEMING, THE LAW OF TORTS (SYDNEY, 6 TH ED, 1983) 146-152	36
	37
על כן, קבע בית המשפט העליון, כי מטעמי מדיניות ראויה, מן הראוי לפרש את סעיף 17	38
בהרחבה, באופן שיכלול אף נזקים נפשיים, ובלבד שאלה ארעו כתוצאה ממקרה תאונתי	39
הקשור קשר ישיר ואמיץ לטיסה עצמה.	40
	41
על כן, מסקנתו של בית המשפט (בעמ' 801, 802) היתה כי כאשר הנזק נגרם באירוע	42
שהוכר כתאונה, תחילתו במעשה החטיפה עצמו – שאירע במהלך הטיסה, הרי הנזקים	43
שנגרמו לאחר מכן, עקב אירוע זה, אף אם התרחשו מחוץ למטוס, יוכרו לצורך הקמת	44
עילת התביעה על פי סעיף 17 לאמנה, שכן נזק זה הוא נזק הקשור בתובלה האווירית	45
עצמה.	46



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת
בתיק עיקרי: א 000726/03		
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל

	1
ולסיכום קבע בית המשפט:	2
	3
"לסיכום: חטיפת מטוס אייר-פרנס לאנטבה נחשבת כפעולה במסגרת	4
"תובלה אווירית". כהגדרתה בסעיף 1 (2) לאמנה, הנזק שנגרם	5
בעקבותיו לנוסעים, אפילו הוא נפשי גרידא, הינו "חבלה גופנית	6
אחרת" כתוצאה מ"תאונה" שאירעה "בתוך כלי הטיס". מכאן,	7
שהוראות האמנה חלות במלואן על התובענות דנן.	8
(עמ' 802)	9
	10
לנוכח האמור, קבע בית המשפט העליון כי אירוע של חטיפה, שגרר אחריו נזק נפשי גרידא,	11
נכלל בהוראת סעיף 17 לאמנה, וככזה תביעה על פיו כפופה לכל הוראות האמנה, לרבות	12
תקופת ההתיישנות בת השנתיים הקבועה בסעיף 29 – שהינה התיישנות מהותית - כך נפסק -	13
המפקיעה את זכות התביעה.	14
עניין ההתיישנות נדון בדיון נוסף בד"נ 36/84 טייכנר נ' אייר-פרנס, פד"י מא(1) 589. בפסק	15
דין זה לא נדון עקרון יחוד העילה בהקשר סעיף 17 לאמנה, אך נאמרו דברים לעניין	16
ההתיישנות, להם נפקות אף למחלוקת שבפנינו. וכך קבע שופט הרוב (כב' השופט ד. לוי):	17
	18
"(ב) פנייה לדין המקומי אפשרית, כאשר מתברר, כי קיימת לאקונה	19
באמנה במונח זה, שאין היא דנה כלל בנושא מסוים, ושאין המדובר	20
בהסדר שלילי. פנייה כזו אפשרית, גם כאשר מדובר בנושא שלם,	21
שהאמנה לא דנה בו (שהרי היא עוסקת ב"כללים מסויימים"), כגון	22
כשרות משפטית של הצדדים לחוזה או צורת החוזה, וגם כאשר מדובר	23
בנושא, שהאמנה דנה בו באופן עקרוני, אך פרטיו או שאלות הקשורות	24
בו לא נדונו (על-פי כללי הפרשנות ברור שאין מדובר בהסדר שלילי),	25
למשל – האמנה דנה בסוגי האירועים והנזקים המפוצים ובתקופה	26
שהמוביל היא אחראי (ראה למשל סעיפים 19-17) אך לא דנה בדיני	27
הסיבתיות, והקשר בין הנזק לבין האחראי לו.	28
	29
וכן:	30
	31
"(ד)מכאן ללאו – הווי אומר באותם נושאים, שבהם דנה האמנה (אם	32
במפורש ואם מכללא על-ידי מתן הסדר שלילי), ושבהם נתנה היא	33
פתרון מסוים ואחיד – אין לפנות לדין המקומי, פן תסוכלנה המטרות	34
שמאחורי חקיקתה."	35
	36
דומני כי במשפט אחרון זה, טמון הפתרון למחלוקת שבפנינו.	37
	38
הואיל ונושא נזקי הגוף, הנגרמים במהלך או כתוצאה מפעולת תובלה אווירית, הוסדרו	39
בסעיף 17 לאמנה, יוצא, איפוא, כי כל נזק גוף, שאינו משתבץ במסגרת זו, ואשר אירע	40
במהלך תובלה אווירית או שהינו קשור עימה קשר אמיץ - לא יהא בר תביעה.	41



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת	
בתיק עיקרי: א 000726/03			
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל	בפני:

	1
על כן, אין התובע זכאי למצוא את תרופתו בדין הנזיקין המקומי, או בחוק הגנת הצרכן, אם יקבע כי נזקו ארע במהלך תאונה אווירית או שהינו קשור עימה.	2
	3
	4
הדבר משתלב אף בהוראת סעיף 10 לחוק דהיום. סעיף זה נוסח בצורה רחבה, הרבה יותר מקודמו – סעיף 9 לחוק משנת תשכ"ב, ומבהיר כי המוביל יהא פטור מאחריות לפי כל חוק פנימי אחר של המדינה, תהא העילה אשר תהא. לנוכח העובדה כי אין המחוקק משחת מילותיו לריק, מחוייב בית המשפט להסיק כי מילות הסיפא לסעיף 10 לחוק:	5
	6
	7
	8
	9
"... ולא תישמע כל תביעה לפיצוי על אותו נזק שלא על פי חוק זה,	10
תהא עילתה הסכס, עוולה אזרחית או כל עילה אחרת ויהיו התובעים	11
אשר יהיו."	12
	13
מלמדות על כך, כי המחוקק הישראלי דבק, באופן דווקני, בעקרון יחוד העילה, כאשר ברי, כי לא תוכר כל עילת תביעה מחוץ להוראות האמנה, כאשר המדובר בתביעות לפיצוי בגין נזק שעילתו תובלה אווירית. יוצא, איפוא, כי גם אם לנפגע עילה, המוכרת לפי הדין המקומי – הוא יהא מנוע מלתבוע בגינה.	14
	15
	16
	17
	18
שני הצדדים טרחו והמציאו אוסף ראוי להתכבד של פסקי דין, שניתנו מעם קולמוסן של ערכאות שונות בארצות הים, ובמיוחד בארצות המשפט המקובל, ארה"ב ובריטניה. שני הצדדים ניתחו את הפסיקה בצורה רהוטה ומפורטת, כאשר כל צד מנסה למצוא בה את ההלכות התומכות בעמדתו. אף אנוכי שינסתי מותניי ועברתי על פסקי הדין שהמציאו הצדדים. נתתי דעתי במיוחד לטענותיהן של באות כח המשיב, לפיהן, יש לאבחן את פסקי הדין שניתנו בארצות המשפט המקובל, בהם נדון עקרון יחוד העילה שעל פי האמנה, כאשר מוסכם היה כי עילת התביעה נוצרה במהלך התובלה האווירית. שכן בפסקי דין אלה נקבע כי סעיף 17 לאמנה אינו חל על התביעה בעיקר בשל כך שהנזקים הנתבעים היו נזקים נפשיים בלבד. והכוונה לפסק דינו של בית הלורדים בעניין: Sidhu v. British Airways (1997) 1 All E R 193	19
	20
	21
	22
	23
	24
	25
	26
	27
	28
ופסק דינו של בית המשפט העליון בעניין: El Al v. Tseng 525 US 155 (1999)	29
	30
איני מקבל גישתן זו של באות כח המשיב. נכון אמנם כי שני פסקי דין אלה "ישרו קו", לגבי מגמה סותרת, שנתגלתה ערב פסיקתם, בפסיקתן של ערכאות נמכות יותר. אולם,	31
	32



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת	
בתיק עיקרי: א 000726/03			
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל	בפני:

1 סבורני כי שני פסקי דין אלה, כמו גם פסקי דין אחרים של בית המשפט העליון בארה"ב
2 ובית הלורדים באנגליה, מורים על גישה אחידה ומוצקה של בתי המשפט בשתי ארצות
3 אלה – פסיקה שעקרוניתה, זהים, במידה רבה, לעקרונות שהותוו פסקי דין **דדון**
4 **וטייכנר**.

5
6 26. למעשה, הקו הנוכחי בפסיקה האנגלו אמריקאית, נשען על פסק דינו של בית המשפט
7 העליון בארה"ב, אשר ניתן כשנה לאחר שנפסק פסק הדין דדון וכשנתיים בטרם נפסק
8 פסק טייכנר, בענין *Air France v. Saks* (1985) 470 US 392. (להלן: "פרשת Saks")

9
10 בפסק דין זה, המהווה את אבן הראשה של כל הפסיקה, הן באנגליה והן בארה"ב, באשר
11 לסעיף 17 לאמנה בכלל, ועקרון יחוד העילה בפרט, הגדיר בית המשפט העליון של ארה"ב
12 את המונח "תאונה", לצורך סעיף 17 לאמנה, כאירוע, אשר הוא:

13
14 **"an unexpected or unusual event or happening that is**
15 **external to the passenger..."** (עמ' 405)

16
17 דהיינו – מאורע או התרחשות בלתי רגילים או בלתי צפויים החיצוניים לנוסע.

18
19 בית המשפט הוסיף ופסק, כי כאשר הנזק נובע מתגובה גופנית עצמית של הנוסע, לתנאים
20 הרגילים השוררים במטוס במהלך הפעלתו – אין מקום לקבוע כי הנזק הינו כתוצאה
21 מתאונה. על כן, אין מקום להחלתו של סעיף 17 לאמנה:

22
23 **"When the injury indisputably results from the passengers**
24 **own internal reaction to the usual, normal and expected**
25 **operation of the aircraft, it has not been caused by an**
26 **accident, and Article 17 of the Warsaw Convention cannot**
27 **apply"**

28 (עמ' 406).

29
30 שני כללים אלה, דהיינו הגדרת התאונה, והעקרון כי לא קיימת עילת תביעה במקרה של
31 נזק שאינו תוצאתה של תאונה כאמור, הפכו להיות הבסיס לפסיקתם של כל בתי



בתי המשפט

בש"א 001818/03	בית משפט מחוזי נצרת	
בתיק עיקרי: א 000726/03		
תאריך: 06/07/2004	כב' השופט בנימין ארבל	בפני:

המשפט, לרבות בית המשפט העליון בארה"ב בפרשת Tseng ובית הלורדים באנגליה	1
בפרשת Sidhu.	2
	3
יצוין, כי על פי המאמרים שצירף ב"כ המבקשת לטיעונו, נוטים אף בתי המשפט	4
באירופה לדחות תביעות הנוגעות לנזקי DVT בהסתמך על כלל זה. אם כי פסק הדין	5
היחיד עליו נסמך המאמר הינו פסק דין שגוי לטעמי (ר' פסקה 41 להלן), שאינו נסמך על	6
הלכת Saks. עם זאת, אף בפסק דין זה נקבע כי DVT אינו תאונה.	7
	8
ראה: " DVT claim dismissed by German court " Dr. Wolf Muller-Rostin,	9
Air and Space Law, Vol xxvii, p. 151	10
	11
בפרשת Sidhu, דן בית הלורדים בתביעה של נוסעת בטיסה ארוכת טווח למלזיה, אשר	12
"נתקעה" בחניית ביניים בכוית, עת פלשו אליה הכוחות העירקים בקיץ 1990. בית	13
הלורדים העמיד לפניו את הפלוגתא, האם נוסע אשר סבל נזק במהלך טיסה בין לאומית,	14
שאירע באשמת המוביל האווירי, אך נעדר עילת תביעה על פי סעיף 17 לאמנה, יותר ללא	15
תרופה. הלורד Hope, אשר לעמדתו הצטרפו ארבעת חבריו, השיב על שאלה זו בחיוב,	16
לאחר סקירה מקיפה של הפסיקה שהתפתחה בנושא, עקרוניתה ומגמותיה של האמנה,	17
והתפתחויות שחלו מאז, בקבעו, כי אין ספק כי בתי המשפט, ככל שישתדלו למצוא מזור	18
לתובע, אשר סבל נזקי גוף בעת תובלה אווירית, הרי עליהם לעשות את במסגרת ד'י	19
אמותיו של סעיף 17 לאמנה, אולם:	20
	21
"The conclusion must be therefore that any remedy is	22
excluded by the convention, as the set of uniform rules	23
does not provide for it. The domestic courts are not free to	24
provide a remedy according to their own law, because to	25
do this would be to undermine the convention. It would	26
lead to the setting alongside the convention of an entirely	27
different set of rules which would distort the operation of	28
the whole scheme."	29
(עמ' 213)	30



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת	
בתיק עיקרי: א 000726/03			
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל	בפני:

	1
בפרשת Tseng הוגשה תביעה בגין נזקים נפשיים, שנגרמו לתובעת עקב בדיקה בטחונית	28 2
מחמירה, שנערכה בטרם עלייתה לטיסה מניו יורק לתל אביב. בית המשפט העליון של	3
ארה"ב, אשר דן בפרשיה בהרכב של 9 שופטים, קבע ברוב של 8 כנגד אחד, כי אף אירוע	4
מעין זה - אשר אירע בשלב כה מוקדם, בטרם החלה התובלה האווירית עצמה - יש	5
לחסותו בצל כנפיה של האמנה. בכך הורחבה תחולתו של סעיף 17 אף אל מעבר לגדריה	6
המצומצמת של הטיסה עצמה, אל השלבים המוקדמים של הבידוק שלפני הטיסה, כאשר	7
הבדיקה הבטחונית נתפשה כחלק מפעולת ההובלה האווירית. בית המשפט העליון של	8
ארה"ב פסק אף בהסתמך על פס"ד Sidhu והלכת Saks, מפי שופט הרוב Ginsburg:	9
	10
“We hold that the Warsaw Convention precludes a	11
passenger from maintaining an action for personal injury	12
damages under local law when her claim does not satisfy	13
the conditions for liability under the Convention. “	14
	15
בשני פסקי הדין שלעיל, עמדו, הן בית הלורדים והן בית המשפט העליון בארה"ב, על	29 16
הצורך בפסיקה בין לאומית אחידה, הגוברת, במקרים מסוימים על עקרונות הדין	17
הפנימי, לרבות על עקרון העל של המשפט המקובל, לפיו אין לך עוולה שלא נמצא לה	18
תרופה:	19
“Where there is a wrong there must be a remedy”	20
(ר' עמ' 212 לפס"ד Sidhu)	21
	22
הלכות אלה, ורבות אחרות, אשר נפסקו בשנים האחרונות, עולות אף בקנה אחד עם	30 23
הדברים שנאמרו על ידי בית המשפט העליון שלנו בפסקי הדין טייכנר ודדון . בתי המשפט	24
עמדו על הצורך בקביעת הסדרים אחידים – על מנת למנוע אנומליה בלתי סבירה, לפיה	25
יאלצו בתי המשפט לקבוע דין שונה לתובעים זהים. אנומליה זו עלולה ליצור מצב, לפיו	26
יחסו למשל, תובעים, אשר סבלו נזק נפשי, תחת כנפיו של הדין המקומי, ואילו כאלה	27
אשר סבלו נזקים פיזיים, יחסו בצילה של האמנה. לעניין זה אין עמדתן של באות כח	28
המשיב, לפיה הלך בית המשפט שלנו בדרך שונה, מהדרך בה הלכו בתי המשפט של	29
השיטה האנגלו-אמריקנית, מקובלת עלי.	30
	31



בתי המשפט

בש"א 001818/03	בית משפט מחוזי נצרת
בתיק עיקרי: א 000726/03	
תאריך: 06/07/2004	כב' השופט בנימין ארבל
	בפני:

- 1 בית המשפט הישראלי לא נדרש לבחינת המונח "תאונה" מן האספקטים אליהם נדרשו
2 בתי המשפט בארה"ב ובאנגליה. בית המשפט הדגיש בפרשת דדון, כי מגמתה העיקרית
3 של האמנה היתה ליצור הסדר אחיד בנוגע לאחריות מובילים. (ר', שם, עמ' 800).
4
- 5 כפי שאפרט בפרק הבא להחלטתי, ההלכות דלעיל יושמו בפועל על ידי בתי המשפט,
6 בארצות המשפט האנגלו - אמריקני, שעה שאלה נדרשו לדון בתביעות הנוגעות לנזקי
7 DVT.
8
- 9 31. אם אערוך, לעת הזו, סיכום ביניים, הרי נמצא כי הכללים, אשר התגבשו בפסיקה, באשר
10 לתביעות בגין נזקי גוף, כנגד מובילים אוויריים, הינם:
11
- 12 א. סעיף 24 לאמנה, הקובע את עקרון יחוד העילה, מונע הגשת תביעות בגין נזקי גוף
13 שסבלו תובעים במהלך תובלה אווירית שלא בגדרו של סעיף 17 לאמנה.
14 על כן, המוביל לא יחוב על נזקי גוף, שסבל נוסע, אשר אינם נכנסים בגדרו של
15 סעיף 17 לאמנה.
16
- 17 ב. על מנת שתחול אחריות קונקרטיית, לפי סעיף 17 לאמנה, חייב להתקיים אירוע
18 תאונתי, אשר גרם לחבלה, פציעה או מוות.
19
- 20 ג. אירוע תאונתי מוגדר כמאורע בלתי צפוי, או בלתי רגיל, או התרחשות שהינם
21 חיצוניים לנוסע.
22
- 23 ד. במקרים בהם נזק הגוף אינו נובע מתאונה כמשמעה לעיל, אין להחיל את
24 הוראות הדין הפנימי. על כן, לנוסע הנפגע אין כל תרופה אחרת.
25
- 26 על רקעם של כללים אלה, פסקו כל בתי המשפט, אשר נדרשו לדון בתביעות הנוגעות ל-
27 DVT. לעניין זה מקובלת עלי, כפי שאפרט בהמשך, עמדתו של ב"כ המבקשת, כי אכן
28 הביא ישומם של הכללים לדחייתן של כל התביעות כאמור, תוך הדיפתן של טענות, כגון
29 טענת אי הזהרה מראש, אשר נועדה להוציא תביעות ותובעים מחוץ לגדרו של כלל יחוד
30 העילה.
31
- 32 **ו. יחוד העילה ותביעות בגין פקתת הורידים העמוקה (DVT)**



בתי המשפט

בשא 001818/03	בית משפט מחוזי נצרת
בתיק עיקרי: א 000726/03	
תאריך: 06/07/2004	כב' השופט בנימין ארבל
	בפני:

	1
ערעורם של כמה עשרות נוסעים, אשר לרוע מזלם, סבלו מפגעי DVT, אשר נבעו מטיסות	32 2
בין לאומיות ארוכות טווח, הובא בעשור האחרון בפני בית המשפט העליון (Queens	3
Banch Division) באנגליה במסגרת הליך של תביעה קיבוצית (Group Litigation).	4
פסק הדין שניתן על ידי שופט דן יחיד, (כב' השופט Nelson) הובא על ידי המבקשת	5
במצורף לטיעוניה.	6
	7
ראה : Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, QB 2002 WL	8
31784484 (להלן: פרשת ה- DVT)	9
	10
השאלה העיקרית, אשר הועמדה בפני בית המשפט הינה, האם מחדלו של המוביל	11
האווירי להזהיר את נוסעיו מפני סיכוני ה- DVT, עשוי להחשב כתאונה לצורך החלת	12
סעיף 17 לאמנה, באופן שיקים לנפגעים עילת תביעה. השופט נלסון, לאחר שסקר את	13
מקורותיה של האמנה והפסיקה שהתפתחה באשר לעקרון יחוד העילה, ותוך הסתמכות	14
על ההלכה שנפסקה בעניין Saks, קבע כי אין לראות באי מתן אזהרה לנוסעים, משום	15
מאורע (event), שהינו מרכיב חיוני בהגדרת המונח תאונה, אלא משום non-event שאין	16
לתארו כתאונה.	17
	18
עילת תביעה על פי סעיף 17 לאמנה, אינה מתקיימת, כאשר הנזק הינו תוצאה מתגובה	19
גופנית של הנוסע לתנאים הנורמליים הרגילים והצפויים והפעלתו של מטוס.	20
	21
על כן, נפסק, כי בהעדר המרכיב החיוני של התרחשות "תאונה", אין התובעים זכאים	22
להביא את תביעתם בגדרה של האמנה. לנוכח כללי יחוד העילה על פי האמנה נדחתה	23
התביעה.	24
	25
פסק הדין עבר אף את שבט ביקורתו של בית הלורדים באנגליה. ראה :	33 26
Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation (2003) 3 WLR 956	27
בית הלורדים החליט, פה אחד, לאשר את פסק דינו של השופט נלסון. חוות הדעת	28
העיקרית, אשר ניתנה מפיו של הלורד שומר המגילות, Phillips, נשענת אף היא על	29
הכללים שנקבעו על ידי בית המשפט העליון בארה"ב בפרשת Saks. בית המשפט הוסיף	30
כי על מנת שיתקיים מרכיב "התאונה", יש צורך בקיום שני אלמנטים :	31



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת	
בתיק עיקרי: א 000726/03			
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל	בפני:

(1) מאורע.	1
(2) המאורע חייב להיות בלתי רגיל בלתי צפוי או בלתי נשלט:	2
(unusual, unexpected or untoward) (פסקה 23 לפסק הדין).	3
על כן, אין עילת תביעה על פי האמנה כאשר אין אירוע תאונתי. בהתאם, אי הזהרת	4
נוסעים מפני סיכונים לא הוכר כאירוע תאונתי לצורך סעיף 17 לאמנה, שכן:	5
"...I cannot see, however, how inaction itself can ever	6
properly be described as an accident. It is not anevent; it is	7
a non-event. Inaction is the antithesis of an accident."	8
	9
ראוי לציין, כי בפסק דין זה נדרשו בתי המשפט לסוגיית מחדליה של חברת התעופה	10
להזהיר את נוסעיהן מפני סיכוני ה-DVT, ומתן הוראות באשר לאמצעי הזהירות והמנע	11
אשר ניתן לנקוט בהתווית נגד לסיכונים אלה. בית משפט לא קיבל את הטענה כי צפוי	12
שהמוביל ינקוט צעדים סבירים להזהיר את נוסעיו על מנת להקטין את נזקייהם, וכי אין	13
להזהירם מהווה משום מאורע לא רגיל ולא צפוי העונה על מבחני פס"ד Sake. על כך	14
השיב הלורד פיליפס:	15
	16
"... when considering whether an action has the unusual,	17
unexpected or untoward quality necessary to enable one to	18
qualify it as an accident under the <u>Saks</u> test, the questions	19
of whether the actor has knowledge which makes it	20
culpable to perform the action can never be relevant. I am,	21
however, persuaded that it is simply not possible to apply	22
to a state of affairs, or an omission to act, the test that is	23
relevant to deciding whether an event is an accident."	24
	25
מאידך, בפסק דין, שניתן על ידי בית משפט פדרלי בטקסס, נפסק בשעתו, כי מחדלה זה	26
של חברת התעופה, יתפס כאירוע תאונתי לצורך החלת האמנה.	27
ר' : Blansett V. Continental Airlines Inc. 246 F. supp 2 d 596	28
	29
בית המשפט הפדרלי קבע, כי מחדלה של חברת התעופה להזהיר את הנוסעים, עשוי	30
להחשב כהפרת סטנדרט הזהירות, ומהווה משום מאורע בלתי רגיל ובלתי צפוי חיצוני	31



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת	
בתיק עיקרי: א 000726/03			
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל	בפני:

1 לנוסע. על כן קבע בית המשפט כי ניתן לראות בכך משום קיומו של רכיב התאונה על פי
2 ההגדרה שבפסק דין Saks. פסק דין זה, לגביו תלוי ועומד ערעור, זכה לקיטונות של
3 ביקורת בפסיקה מן השנה האחרונה.

4
5 הלורד Phillips, אשר התייחס לפסיקה זו, בפסק דינו של בית הלורדים בפרשת ה-DVT
6 קבע:

7
8 **“I can readily appreciate the policy considerations that**
9 **influenced this decision. I do not, however, consider that**
10 **the reasoning adequately addresses the need to identify an**
11 **event as an essential element of any accident. A failure to**
12 **institute routine safety procedures, to reprint safety**
13 **placards and to make announcements once or twice in the**
14 **course of flight cannot be said to constitute an event or an**
15 **`accident`, without abusing the flexibility that is proper**
16 **when defining that word beyond breaking point. In short,**
17 **I do not agree with this decision.”**

18
19 במאמר מוסגר אציין, כי לדברים אלה חשיבות בענייננו, שכן לטענת המשיב, יש לראות
20 במחדלה של המבקשת כמקים לו עילת תביעה. אלא שבמקרה דידן, לא טוען המשיב כי
21 יש לראות במחדלה של המבקשת משום אירוע תאונתי – ובכך יכניס את תביעתו אל תוך
22 גדרו של סעיף 17 לאמנה – אלא טוען הוא, כי המחדל האמור נעשה מחוץ לתהליך
23 התובלה האווירית – על כן לא תחסומנה הוראות האמנה את תביעתו.

24
25 שכן, יש לזכור, כי לו יצליח התובע לכנס את תביעתו אל בין גדרותיה של האמנה, ימצא
26 עצמו חיש מהרה חסום עקב הוראות ההתיישנות שבה.

27
28 עוד אציין, כי פסק הדין Blansett בוקר בחריפות גם על ידי בית משפט מחוזי באלסקה
29 בעניין Louie V. British Airways, 2003. U.S. Dist Lexis, 24750

30



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת	
בתיק עיקרי: א 000726/03			
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל	בפני:

1 פסק דין זה, זהה בעיקרו לפסק דינו של בית הלורדים, ובא בעקבותיו. בפסק דין זה חזר
2 בית המשפט על ההלכה, לפיה גם אילו נמצא כי היה מחדל באי הזהרת הנוסע – הנפגע,
3 מפני סיכוני ה-DVT, אין לראות בכך משום תאונה.

4
5 37. שני הצדדים התייחסו בטיעוניהם אף לפסק דינו של בית המשפט בחבל ויקטוריה
6 באוסטרליה בפרשת Povey V. Qantas, שניתן על ידי השופט Bongiorno. בפרשה זו
7 דחה בית המשפט העליון של חבל ויקטוריה בקשה לדחיה על הסף של תביעה בעילה
8 דומה. מסתבר, כי בינתיים נבחנה הסוגיה על ידי בית המשפט לערעורים, ובחודש דצמבר
9 2003 הפך בית המשפט העליון של חבל ויקטוריה, ברוב דעות, את פסק דינו של כב'
10 השופט Bongiorno על כנו, תוך שהוא "מישר קו" עם ההלכה שנפסקה על ידי בית
11 הלורדים בסוגיה זאת. ראה:

12
13 **Qantas Ltd & British Airways plc v povey [2003] VSCA**

14 227(23 December 2003)

15
16 השופט Ormiston, בערכאת הערעור, קבע, כי על מנת שניתן יהא לראות במחדל משום
17 תאונה, יש צורך שיתקיים "אירוע". עילת תביעה שעל פי סעיף 17 לאמנה שונה מעילת
18 התביעה שעל פי עוולת הרשלנות שבדיני הנזיקין. על כן גם אם יתכן ועל פי דיני הנזקין
19 מוטלת על המוביל חובה להזהיר את נוסעיו, הרי מחדלו לנהוג כך, אינו מהווה משום
20 "אירוע" לצורך סעיף 17. ומוסיף כב' השופט, לענין היות הפרת חובת ההזהרה "אירוע":

21
22 **“Moreover it is hard to see how a failure to warn or advise**
23 **assengers, a non-event as if were, can ever constitute an**
24 **accident within the meaning of the article, notwithstanding**
25 **the presence of surrounding circumstances which would**
26 **make the failure unexpected or unusual. That again flows,**
27 **as I have already pointed out, from the requirement to**
28 **show that the accident took place on board the aircraft or**
29 **in embarking of disembarking from it.”**

30



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת	
בתיק עיקרי: א 000726/03			
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל	בפני:

- 1 בסיכומו של פסק הדין, פסקו שופטי הרוב, כי הגם שהוכח, כי חברת התעופה כשלה בכך
2 שלא הזהירה את נוסעיה בפני סיכוני ה-DVT, וכי לפי כללי המשפט המקובל זכאי היה
3 התובע לתבוע בעילת רשלנות, הרי לנוכח הוראות יחוד העילה שבאמנה – לא יהא התובע
4 זכאי לפנות להוראות הדין המקומי.
- 5
- 6 הנה כי כן, הפסיקה המודרנית בעולם המשפט האנגלו-אמריקני קובעת, כדרך פרשנות
7 מקובלת, כי התפתחות פקקת ורידים עמוקה אינה מהווה משום "תאונה" לצורך האמנה,
8 וכי לא ניתן לראות במחדל שבאי הזהרה משום תאונה, המקנה, עילת תביעה על פי
9 האמנה.
- 10
- 11 עוד נפסק, כפי שהראיתי לעיל, בפרק הקודם להחלטתי זו. כי אין למצוא עילת תביעה
12 בגין נזקי גוף שנגרמו עקב פעולת תובלה אווירית, מחוץ לאמנה. על כן, נוסעים, הסובלים
13 נזקי גוף, אשר אינם מכוסים על ידי האמנה, ימצאו עצמם חסרי תרופה כנגד המוביל
14 האווירי, גם אם נמצאת היתה להם, אלמלא הוראות יחוד הטיסה שבאמנה, תרופה בדיני
15 הנזיקין שבדין המקומי.
- 16
- 17 ז. עוללות
- 18
- 19 הצדדים המציאו לעיוני פסיקה רבה. ואכן, קיימים פסקי דין רבים, בהם ניכרת מגמה
20 ברורה וחד משמעית, לפיה נדחו תביעות רבות של תובעים, אשר לא הצליחו לשבץ את
21 תביעותיהם ב'ד' אמותיה של הוראת סעיף 17 לאמנה.
- 22
- 23 הוא הדין באשר למחדל שבאי הזהרת הנוסעים מפני פגע ה-DVT.
- 24
- 25 פסק הדין היחיד התומך בטענתו של התובע, הינו פסק דין Blansett. אולם, כפי שרמזתי
26 לעיל, גם לו תתקבל ההלכה שנקבעה בפסק דין זה, כהלכה המקובלת בארה"ב – כאשר
27 הערעור עדיין תלוי ועומד ככל שידיעתי מגעת - הרי, לכל היותר, יביא הדבר לכך שהתובע
28 ימצא עצמו ניצב מול המחסום המוצק של ההתיישנות המהותית, הקבועה בסעיף 29
29 לאמנה.
- 30
- 31 אזכיר, כי כפי שציינתי לעיל, נטיית בית המשפט העליון בארצנו ליתן פרשנות מרחיבה
32 למונח "תאונה" בפסק הדין בעניין **דדון**, נעשתה על סמך הפסיקה, אשר קדמה לפסק



בתי המשפט

בש"א 001818/03	בית משפט מחוזי נצרת
בתיק עיקרי: א 000726/03	
תאריך: 06/07/2004	כב' השופט בנימין ארבל

הדין בעניין Saks. פסק דין זה קבע את דרך הפרשנות המקובלת, אשר אומצה כמעט על ידי כל הערכאות, אשר פסקי דינם הובאו לידיעתי. דרך פרשנות זו, העולה בקנה אחד עם פסיקתו של בית המשפט העליון בפרשת זדון , יש בה אף כדי לשים סייג לפרשנות מרחיבה יותר. יש לזכור כי בפסק דין זדון נדון מאורע של תקיפת מחבלים, אשר חטפו את מטוסם של התובעים. אין ספק כי היה זה אכן <u>מאורע</u> , <u>בלתי צפוי</u> ו <u>בלתי רגיל</u> , כך שניתן לשבץ אירוע זה במסגרת הגדרת המונח "event" שבסעיף 17, בהתאם להלכת Saks. ראוי לציין כי אף בפסק הדין בענין Saks, העיר בית המשפט, כי פגיעת גוף הנוגעת לתקיפות של טרוריסטים הוכרה כתאונה לצורך סעיף 17.	1 2 3 4 5 6 7 8 9
טענה נוספת, שבפי המשיב, מתייחסת לחוסר האחידות בפסיקה הגלובלית, בין הפסיקה האנגלו-אמריקאית לפסיקה הקונטיננטלית. עיינתי בפסקי הדין אליהם הופנתה האצבע. בסופו של דבר, מסתבר, כי קיים פסק דין אחד של בית משפט אזורי מפרנקפורט-אמ – מיין, בו פנה השופט לדין המקומי לאחר שקבע, באופן פשטני כי אין לישים את סעיף 17 לאמנה שכן הנזק הנתבע על ידי התובע אינו "תאונה" כמובן סעיף 17 לאמנה כדבריו:	10 11 12 13 14 15
"As the damage claimed by the plaintiff is not an accident within the meaning of the convention"	16 17 18 19
לגופו של עניין, דחה בית המשפט הגרמני את התביעה לגופה בהסתמך על הוראת הדין המקומי. סבורני כי פסק דין זה, הנסמך אף הוא על פסק דין אמריקאי משנת 1984, Abramson V. Japan Airlines Company Ltd (1984) 739 F 2d 130 , אין בו כדי ללמד על קיומו של קו עצמאי, שננקט בפסיקה הקונטיננטלית. אלא על יסוד נקודתי, לא מדויק, של ההלכות, שנפסקו בעולם המשפט האנגלו-אמריקני. זאת, חרף העובדה כי היה בו משום נסיון ללכת בתלם הפסיקה אמריקאית. בפסק הדין נעשה עירוב תחומים בין <u>נזק לבין אירוע</u> .	20 21 22 23 24 25 26 27
קביעתו של השופט, כי הנזק הנתבע אינו "תאונה", שגויה לטעמי. נזק לעולם אינו תאונה. נזק עשוי להיות תוצאתה של תאונה. ואכן עיון בפסק הדין, אברמסון הנ"ל, מלמד כי בית המשפט האמריקאי (והמדובר בערכאת ערעור, ולא בית משפט העליון), הגדיר "תאונה" באופן זהה לחלוטין להגדרה המקובלת על פי פסק דין Saks:	28 29 30 31 32



בתי המשפט

בש"א 001818/03	בית משפט מחוזי נצרת
בתיק עיקרי: א 000726/03	
תאריך: 06/07/2004	כב' השופט בנימין ארבל
	בפני:

“An accident is an event, a physical circumstance, which
 unexpectedly takes place according to the usual course of
 things. If the event on board an airplane is an ordinary,
 expected, and usual occurrence, then it cannot be termed
 an accident. To constitute an accident, the occurrence on
 board the aircraft must be unusual of unexpected, an
 unusual of unexpected happening.”

עוד אציין, כי בית המשפט הגרמני התעלם מפסק הדין Saks, שניתן חודשים ספורים
 לאחר מתן פסק דין אברמסון, בבית המשפט העליון של ארה"ב.

פסק הדין הקונטיננטלי השני, שאוזכר על ידי המשיב, הינו פסק דין צרפתי: 42.

Ismail V. British Airways.

פסק דין זה לא הובא במלואו, פרט להפניה לאיזכורו בפסק Sidhu. שם נאמר כי אין לו
 ערך משכנע. מכל מקום, ככל שהצלחתי ללמוד מן האיזכור, דובר על נזקים, אשר נקבע כי
 אינם קשורים לתובלה האוירית. על כן סבר בית המשפט הצרפתי כי אינו כבול בכבלי
 האמנה לצורך פסיקתו.

על כן, דומני כי לא אטעה, גם אם לא התייחסתי לכל פסקי הדין שהמציאו הצדדים
 לעיוני, ואחרים שמצאתי בכוחות עצמי, כי בפסיקה הגלובלית ניכר קו אחיד ורציף, אשר
 התגבש, דווקא בשנים האחרונות, מזרזיף דק של פסיקת ערכאות נמוכות, לקו מוצק
 בפסיקות בתי משפט גבוהים, שהחלה במחציתן של שנות ה-80 של המאה הקודמת,
 והמשכה בעיצומם של ימים אלה. בפסיקה זו גובש הקו, הרואה בהוראות האמנה, את
 העילה היחידה לתביעות מוביל אוירי בגין נזקי גוף שאירעו אגב הובלה אוירית, כאשר
 תנאי לקיומה של זכות תביעה הינה התרחשות "תאונה".

על כן, כאשר לא ניתן למצוא בגורם הנזק משום אירוע תאונתי, ימצא עצמו הנוסע הנפגע
 חסר תרופה ולא יורשה לפנות ולמצוא מזור לעצמו בדין הפנימי.

באת כח המשיב טענה, ובצדק מסויים, כי האמנה, החוגגת בימים אלה את יובל ה-75,
 הינה מיושנת ומן הראוי לחדשה.



בתי המשפט

בש"א 001818/03		בית משפט מחוזי נצרת	
בתיק עיקרי: א 000726/03			
תאריך: 06/07/2004		כב' השופט בנימין ארבל	בפני:

- 1
- 2 עם זאת, הפסיקה, שהתפתחה על סמך אמנה זו, הינה פסיקה מודרנית ביחס. אף
- 3 התיקונים המאוחרים לאמנה, כגון פרוטוקול גואטמלה, פרוטוקול גואדלחרה וארבעת
- 4 פרוטוקולי מונטריאול, לא גרמו לשינויים בכללים הבסיסיים שנקבעו בסעיף 17. אף
- 5 אמנת מונטריאול משנת 1999, חוזרת, בסעיף 18 (1), על כללים אלה, בשינויים מילוליים
- 6 קלים, אשר אין בהם כדי לשנות מן ההלכות.
- 7
- 8 בנסיבות אלה, לא מצאתי לנכון "להרים את הכפפה" שהשליכה לעברי באת כח המשיב,
- 9 ולחדש חידושי הלכה, שיהא בהם, לשיטתה, להלום את רוח הימים האלה.
- 10
- 11 **ח. היציאה אל מחוץ לגדר**
- 12
- 13 45. הכללים, שהותוו לעיל, ידועים אף למשיב. על כן, טוען הוא, כי במקרה דידן אין להחיל
- 14 את הוראות האמנה על הצדדים, שכן תביעתו כנגד המבקשת נוצרה בפרק הזמן שקדם
- 15 לטיסה. בפרק זמן זה נמנע ממנו, לטענתו, המידע לגבי הסיכון אליו הוא עומד להחשף, על
- 16 מנת שיוכל לנקוט אמצעים הולמים למניעתו. טיעון נוסף שבפי המבקש הינו, כי הנתבעת
- 17 אינה נתבעת על פעולותיה כמוביל אווירי, אלא כמי שמציע שירות לציבור – אשר נמנע
- 18 מלידע לקוח עתידי באשר לסיכונים הכרוכים בשירות המוצע לו.
- 19
- 20 46. עם כל ההערכה לטענות אלה, איני יכול לקבלן. אין מחלוקת על כך, כי עיקר הנזק נוצר
- 21 במהלך הטיסה. פקתת הורידים העמוקה (DVT), הינה סיכון שמקורו בתנאים הקיימים
- 22 על סיפון של המטוס, ובתנאי הישיבה הצפופים בתא הנוסעים. מקורו של הנזק, הינו
- 23 בתוך כלי הטיס, כאשר הפקתת נוצרה במהלך הטיסה, גם אם המשכו של התהליך הפנים
- 24 גופי וגרימתם של נזקים חמורים יותר, באו לאחר מכן.
- 25
- 26 אין ספק, כי הסיכונים, נשוא תביעה זו, קשורים בטבורם למילוי תפקידה של המבקשת
- 27 כמוביל אווירי. יתכן כי המבקשת משווקת את שירותיה לציבור הרחב. אף מקובל עלי כי
- 28 המבקשת עשויה לחוב בגין נזקים שאירעו בגין שיווק שירותיו אלה, אך זאת, כל עוד לא
- 29 החל תהליך ההובלה האווירי.
- 30
- 31 כך למשל, חוייבו מובילים אוויריים לשלם פיצויים, ללא כל קשר למגבלותיה של האמנה,
- 32 כאשר הם הפרו את חוזה ההובלה האווירית – ולא סיפקו את שירותי הטיסה.