



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

לפני כבוד השופט ישעיהו שנלר, סג"נ – אב"ד

כבוד השופט קובי ורדי, סג"נ

כבוד השופטת עינת רביד

איבריה איירליינס
ע"י ב"כ עו"ד אופיר שרמן

המערערת

נגד

1.ליאורה פלישר פלד
2.דורון שלמה פלישר פלד
ע"י ב"כ עו"ד חיים שטנגר ועו"ד אורי פנטליט

משיבים

פסק דין

1

2

השופטת עינת רביד:

3

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט לתביעות קטנות בתל אביב- יפו (כבוד הרשמת הבכירה יעל מרמור דומב) בת"ק 17-03-14290 מיום 18.6.2017 לפיו נתקבלה תביעת המשיבים לפיצויים בשל איחור בקבלת מזוודה ונקבע כי המערערת (להלן: חברת התעופה) תפצה את המשיבים בסך של 4,000 ₪ עבור החזר הוצאותיהם, וכן בסך של 5,000 ₪ בגין עגמת נפש, בצירוף הוצאות משפט בסך של 500 ₪.

7

8

כבוד השופטת אביגיל כהן בהחלטתה מיום 23.10.2017 נתנה רשות לערער והורתה על העברת הערעור לשמיעה בפני הרכב של שלושה שופטים "נוכח העדר גישה אחידה בפסיקת בתי המשפט בסוגיה משפטית עקרונית דלעיל, ובשים לב לכך שמדובר בסוגיה שבימ"ש נדרש לה באופן תכוף (כערכאה דיונית וערעורית)".

11

12

הערעור הוא בשאלה האם ניתן לפסוק פיצוי בגין עוגמת נפש בתביעה נגד מוביל אווירי בגין איחור בקבלת כבודה לאור סעיפי ה"אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית

13



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 באוויר, מונטריאול 28.05.1999, שנכנסה לתוקף לגבי ישראל ביום 20.3.2011 (להלן: **אמנת**
2 **מונטריאול**).

3 **רקע עובדתי**

4 1. ביום 28.1.2017 המריאו המשיבים בטיסה של חברת התעופה מנמל התעופה בן גוריון
5 למיאמי, פלורידה, ארה"ב, דרך מדריד. כאשר הגיעו לארה"ב, קיבלו מזוודה אחת מבין
6 שתיים שמסרו. המשיבים מילאו באמצעות נציגת חברת התעופה טופס תלונה, הודיעו לה כי
7 יום למחרת הם עתידים לצאת לשיט, ומסרו לנציגת חברת התעופה את מקום שהותם באותו
8 לילה, ואת מקומות ושעות עגינת כלי השיט ביעדים השונים. לטענת המשיבים אמרה להם
9 נציגת חברת התעופה כי המזוודה תגיע בהקדם ולכל המאוחר עד למועד העגינה הראשונה
10 של כלי השיט.

11 2. המזוודה החסרה הכילה בעיקר חפצים השייכים למשיבה (וחלק מחפצי המשיב), ומשזו לא
12 הגיעה, פנו המשיבים עם יציאתם משדה התעופה, לרכישת ציוד בסיסי עבור המשיבה, תוך
13 תקווה שהמזוודה תגיע בהקדם.

14 3. תקוות המשיבים נכזבה, והמזוודה לא הגיעה עד למועד ההפלגה. במהלך ההפלגה יצרו
15 המשיבים קשר עם חברת התעופה מדי יום, וזו השיבה להם כי המזוודה אותרה במקסיקו,
16 אולם פניותיה למקסיקו בניסיון להשיב המזוודה, לא נענות.

17 4. לטענת המשיבים בשל העדר ציוד מתאים נבצר מהם להשתתף בחלק גדול מן הפעילות
18 באנייה, והם נאלצו לשהות רוב הזמן בחדרם. במהלך השיט יצרו קשר שוב ושוב עם חברת
19 התעופה, אולם תשובתה, כי במקסיקו אין שיתוף פעולה, לא השתנתה.

20 5. עם תום השיט, פנו המשיבים שוב לשדה התעופה בניסיון לזרז את השבת המזוודה, ניסיון
21 שארך זמן ולא צלח. לצורך המשך הטיוול ללא המזוודה, נאלצה המשיבה לרכוש פריטי ביגוד
22 בסיסיים נוספים. במהלך הטיוול המשיכו המשיבים בבירור יומיומי, אולם דבר לא עזר. רק
23 ביום 14.2.2017 בבוקר, יום לפני חזרתם לארץ, קיבלו המשיבים את המזוודה לידיהם.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

6. המשיבים טענו בבית המשפט קמא כי חברת התעופה ידעה כבר ביום 29.1.2017 כי המזוודה
נמצאת במקסימום ולא עשתה די כדי להשיבה אליהם, וכי תקלה זו והתנהלות חברת התעופה
השפיעו על הטיול כולו. משכך, עתרו המשיבים לקבלת החזר הוצאות רכישת הפריטים,
שנאלצו לרכוש בשל אבדן המזוודה, בסך של 6,559 ₪; השבת סכום כרטיסי הטיסה
וההפלגה בסך 11,191 ₪ ופיצויים בגין עגמת נפש בסך 12,000 ₪.

7. חברת התעופה קיבלה אחריות לאיחור בהגעת הכבודה. לטענתה היא עשתה כמיטב יכולתה
על מנת לאתר המזוודה, ופעלה באופן מידתי וסביר בעניינם של המשיבים עד שהצליחה
להשיב את המזוודה, גם אם באיחור. היא טענה כי אינה חברת ביטוח, והמשיבים יכלו לרכוש
פוליסת ביטוח ולהיפרע מחברת הביטוח בגין הנזקים הנטענים. אשר לסכום התביעה טענה
חברת התעופה כי המבוקש על ידי המשיבים אינו משקף את הנזקים שאירעו בפועל. חברת
התעופה טענה כי המשיבים טסו במועד והשתתפו בשיט, ומשכך קיבלו תמורה לכספם,
ודרישתם להשבת סכומים אלה אינה סבירה, עוד טענה כי בסופו של דבר הושבה המזוודה
האבודה על חפציה למשיבים. לטענתה, בהתאם לאמנת מונטריאול, החלה על הצדדים,
זכאים המשיבים לנזק הממוני שנגרם להם בשל האיחור במסירת הכבודה אם יוכיחו אותו
כדבעי. עוד טענה שבהתאם לאמנה זו אין לפצות המשיבים בגין נזק שאינו ממוני, משכך
לטענתה לא ניתן לפצות את המשיבים בגין עגמת נפש.

17 **פסק הדין קמא**

8. פסק הדין קמא קבע, שאין מחלוקת בין הצדדים, כי על התביעה, שעניינה תובלה אווירית,
חלה אמנת מונטריאול המסדירה את זכויות התביעה בגין איחור בקבלת כבודה, וזאת בהתאם
להוראת סעיף 3א לחוק התובלה האווירית תש"מ – 1980 (להלן: **חוק התובלה האווירית**).

9. סעיף 10 לחוק התובלה האווירית קובע עילת תביעה ייחודית העומדת לתובע בגין איחור
בקבלת כבודה, וזאת בהתאם לאמנת מונטריאול: "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 הסכם, עוולה
אזרחית או כל עילה אחרת ויהיו התובעים אשר יהיו."



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

10. סעיף 19 לאמנה קובע כי "המוביל אחראי לנזק שנגרם מחמת איחור בתובלה האווירית 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 היתה בלתי אפשרית מבחינתו או מבחינתם." הסעיף מטיל על המוביל אחריות לפיצוי הניזוק במידה והיה איחור בקבלת הכבודה, אלא אם כן יוכיח, כי פעל באופן סביר כדי למנוע את הנזק או שהדבר היה בלתי אפשרי מבחינתו.
11. בית המשפט קמא קבע שבהתנהלות חברת התעופה היה טעם לפגם, משום שמן המסמכים עולה כי חברת התעופה ידעה כבר ביום 29.1.2017, יום לאחר יציאת המשיבים מהארץ, היכן נמצאת המזוודה שנעלמה. על אף זאת, לא שקדה חברת התעופה באופן ראוי על השבת המזוודה למשיבים במהירות רצויה, והמזוודה הושבה ימים רבים לאחר מכן, ללא כל הסבר משכנע. המשיבים תיארו שירות מזלזל בפנייתם, אשר אילץ אותם לפנות חזור ושנה לחברת התעופה בניסיון לברר מה עלה בגורל המזוודה, ולבזבו מזמן חופשתם בניסיון להבין להיכן נשלחה. בית המשפט קבע כי חברת התעופה לא הוכיחה כי היא עומדת בסייג הקבוע בסעיף בדבר נקיטה בכל האמצעים בכדי למנוע את שקרה, הרי שהיא האחראית לנזק שנגרם, ועליה לפצות את המשיבים.
12. בית המשפט קמא קבע, כי שיעור הפיצוי בו על המוביל לשאת בגין איחור בקבלת כבודה קבוע בסעיף 22 (2) לאמנת מונטריאול, לפיו חבות המוביל במקרה של איחור מוגבלת לסכום של 1,131 זכויות משיכה מיוחדות לכל נוסע, ששווין בשקלים חדשים הינו 5,508. כמו כן מצא כי שיעור הפיצוי המגיע בגין פריטים שנרכשו על ידי המשיבים עקב אי הגעת המזוודה במועד יעמוד על סך של 4,000 ₪. עוד נקבע כי אין מקום להשיב לתובעים את הכספים ששילמו בגין רכישת כרטיסי הטיסה ועלות הכרטיסים להפלגה, משום שאין מחלוקת כי המשיבים קיבלו תמורה עבור הכסף ששילמו לטיסות וכי השתתפו בשיט, לנו בכלי השיט, אכלו ויכלו להשתתף בפעילויות.
13. אשר לטענת המשיבים, שהתנהלות חברת התעופה והעובדה שלא היו בידם החפצים אותם הכינו מראש להפלגה, פגמה עד מאד בחופשה, קבע בית המשפט קמא, כי הטיסות והשיט סופקו להם כנדרש, ומשכך אין מקום להשיב כספים אלה, יחד עם זאת קבע כי את הרס



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 החופשה, כנטען על ידי המשיבים, יש לייחס לרכיב עגמת הנפש הכלול כרכיב נזק נפרד
2 בתביעה.

3 14. אשר לדרישה לפיצוי בגין עוגמת נפש, בית המשפט קמא דן בתקנה 29 לאמנת מונטריאול
4 הקובעת כי "פיצויים עונשין, פיצויים לדוגמא או כל פיצויים אחרים שאינם השבה לא יהיו
5 ברי תביעה בכל תביעה כאמור." (להלן: סעיף 29 לאמנה) והפנה לת"ק (נתניה) 10-12033-
6 11 ד"ר דיאנה סנדר נ' אל-על נתיבי אוויר לישראל בע"מ (29.4.2012) (להלן: פסק הדין סנדר)
7 שם קבע בית המשפט כי אין בהוראת סעיף 29 כדי לשלול פסיקת נזק עקיף או בלתי ממוני,
8 בכפוף לכך שסכום הפיצוי הכולל לא יעלה על הסכום המרבי שמתירה האמנה לפסוק. עוד
9 הפנה בית המשפט קמא לפסקי דין שפסקו פיצויים בגין עגמת נפש בשל איחור בהגעת כבודה
10 והם בר"ע (מחוזי ת"א) 2630/04 איבריה נתיבי אוויר ספרדיים נ' בן עזר (26.4.2006) (להלן:
11 פסק הדין בן עזר), וע"א (חיפה) 1346/05 איבריה נתיבי אוויר ספרדיים בע"מ נ' לורבר
12 (9.4.2006) (להלן: פסק הדין לורבר).

13 15. בית המשפט קמא קבע שאין ספק כי למשיבים נגרמה עגמת נפש בגין האיחור בקבלת
14 המזוודה - חלק נכבד מחופשתם הוקדש לשיט בכלי שיט ושהייה במקום תחום, במחיצת
15 אנשים קבועים, זאת ללא הפריטים שהכינו מראש לצורך כך. בנוסף לכך, נאלצו המשיבים
16 לבזבז מזמן החופשה על בירורים בנוגע למזוודה ועל רכישת פריטים בסיסיים, והכבודה
17 הושבה לבעליה רק לקראת שובם ארצה. לפיכך נפסק לשני המשיבים סך כולל של 5,000 ₪
18 בגין עגמת נפש וכן סך של 4,000 ₪ עבור החזר הוצאותיהם.

19 טענות המערער

20 16. הערעור נסב אך ורק על חיוב המערערת בפיצוי כספי בגין עגמת נפש, לטענת המערערת
21 בניגוד להוראות החוק, האמנה ופסיקת בית המשפט המחוזי.

22 17. המערערת הפנתה להוראת סעיף 29 לאמנה וטענה שמהמילים "כל פיצוי אחר שאינו השבה"
23 אינו בר תביעה, עולה, שהמשיבים אינם זכאים לפיצוי בגין עגמת נפש, למעט הפיצוי הקבוע
24 בסעיף 22 לאמנה.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

18. עוד הפנתה המערערת לת"א 28128-10-13 גאלי ואח' נ' אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ
(23.12.2014) וכן לבר"ע (מחוזי-ת"א) 8927/94 אל על נתיבי אוויר לישראל נ' בן ישי אהרון
(13.11.1994), לבר"ע (מחוזי-ת"א) 11372/95 רשות שדות התעופה נ' עלאא אמארה נ'
נתיבי אוויר טורקים נ' אל על בע"מ (30.11.1995) (העתקי שני פסקי הדין האחרונים צורפו
לבר"ע).
19. עוד טענה המערערת כי בפסק הדין בן עזר, עליו הסתמך בית המשפט קמא, נקבע שאין מקום
לסטות מהוראת סעיף 22 לאמנה המגבילה את גובה הפיצוי ולכן חייב את חברת התעופה שם
בסכום נמוך משמעותית ובמסגרת הסכומים הקבועים בסעיף 22 לאמנה בלבד. כך גם טענה
כי פסק הדין לורבר דן באיחור בהובלת נוסעים ולא כבודה וממילא פסק הדין ניתן טרם כניסת
האמנה לתוקף. המערערת אף הפנתה לכך שבמסגרת פסק הדין סנד ציין בית המשפט כי
הוראת סעיף 29 לאמנה מעוררת קושי של ממש בפסיקת עגמת נפש.
20. לפיכך טענה המערערת כי פסיקת בית המשפט אינה מבוססת על הוראת חוק ברורה אלא
מבקשת ליצוק תוכן מקום בו לא הייתה קיימת מלכתחילה וזאת על דרך של פרשנות.
21. עוד טענה המערערת כי פסק הדין מפר את האיזון העדין המתקיים מזה שנים רבות על ידי
אכיפת החוק והאמנה ומרוקן מתוכן את תכלית החוק בכלל והאמנה בפרט; עד כי יש בסכום
שנפסק נגדה משום הענשתה. הגבלת האחריות המוכתבת על ידי התקנות והאמנה מאפשרת
לחברות התעופה הבינלאומיות לשמור את מחירי הכרטיסים ברמתם הנוכחית הנמוכה. חיוב
בפיצוי שאינו מחויב על פי הדין יאלצן להעלות בעתיד את מחירי כרטיסי הטיסה, כך שישקפו
את ההפסד כתוצאה מן החריגה מהוראות האמנה.
22. המערערת טוענת, שהאמנה פורשה באופן צר וזאת על מנת לאזן בין שתי מגמות יסוד, האחת,
להגן על המוביל האווירי מפני מבול של תביעות נזיקין על ידי קביעת גבול אחריות מוגבלת;
והשנייה, הרצון לקבוע אחידות משפטית בהסדרים הבין לאומיים החלים על התובלה
האווירית. אין זה רצוי כי היקף חבותה של המערערת והיקף זכאותם של המשיבים ישתנו
במהלך הטיסה, עם המעבר מגבולותיה של שיטת משפט אחת לגבולותיה של שיטת משפט
אחרת. האמנה הצליחה, כיוון שבתי משפט וטריבונלים במדינות רבות אימצו את הכללים



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 באופן אחיד. מתן פירוש רחב להוראות האמנה יפגע באחידות ויפתח חלון ל"מבול" של
2 תביעות משפטיות.

3 טענות המשיבים

4 23. המשיבים הפנו לפסק דין בת"ק (י-ם) 11512-01-16 אברהם שרבאני נ' טלטוס (10.3.2017)
5 (להלן: פסק דין טלטוס) בגדרו קבע בית המשפט בין היתר על סמך פרשנות המושג בידי בית
6 המשפט העליון במסגרת רע"א 3863/15 לוי יצחק רחמני נ' liberty mutual insurance
7 Europe Ltd. (9.11.2015) כי ביטוי זה מכוון לכך ש"פיצויים שאינם מבוססים על נזק" לא
8 יהיו ברי תביעה, אך אין הוא כולל, נזק בלתי ממוני (לדוגמת עגמת נפש) שהינו נזק לכל דבר
9 ועניין. כמו כן הפנו המשיבים לת"ק (פ"ת) 13208-03-16 מלאיב נ' ישראייר תעופה ותיירות
10 בע"מ (25.10.2016) ולפסק דין סנד, שבגדרם נקבע כי הפירוש הנכון של הביטוי הוא כל
11 פיצוי החורג מעקרון השבת המצב לקדמותו, כגון פיצויים עונשיים ופיצויים לדוגמא.

12 24. המשיבים הפנו לכך שהביטוי "compensation" בהקשר הנזיקי תורגם בנוסח העברי
13 ל"השבה", ומשמעו סעד תרופתי של השבת המצב לקדמותו, כאשר כפי שנפסק בפסק הדין
14 בע"א 9474/03 יורם גדיש תשתית ובנייה (1992) בע"מ נ' מוסא, פ"ד סא(3) 603 (להלן:
15 פסק דין גדיש), בעמוד 615 עקרון השבת המצב לקדמותו חל באופן שווה הן לעניין נזק
16 ממוני והן לעניין נזק לא ממוני – לרבות עגמת נפש – כך שאין יסוד לטענה כי הביטוי
17 "השבה" שבסעיף 29 לאמנה נועד כביכול להבחין בין שני סוגי הנזקים.

18 25. עוד הפנו המשיבים לכך שמרבית פסקי הדין שעסקו בסוגיה זו בשנים האחרונות קבעו
19 במפורש כי ניתן לפסוק פיצויים בגין עגמת נפש גם בגדר סעיף 29 לאמנה וכך פירטו רשימת
20 פסקי דין של בית משפט שלום/ תביעות קטנות בסעיף 15 לעיקרי הטיעון מטעמם. עוד ציינו
21 את פסק הדין המחוזי תל"א (מחוזי ת"א) 14968/09 סורוש נ' עו"ד אורי אשר (בתפקידו
22 כנאמן בהקפאת הליכים של חברת אליטליה) ואח' (13.1.2010).

23 26. עוד טענו המשיבים, כי נוסח אמנת ורשה, שקדמה לאמנת מונטריאול, אינו שונה מהותית
24 בסוגיה זו, ולכן גם פסקי דין, שניתנו קודם לכניסת האמנה לתוקפה, רלוונטיים לערעור
25 שבפנינו וכך גם אין הבדל, לדעת המשיבים, בין איחור בהובלת נוסעים לאיחור בהובלת
26 כבודה.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 27. עוד מפנים המשיבים לסעיף 19 לאמנה הדן בנזק בגין איחור ואינו מסייג את סוגי הנזקים
2 בגינם מוטלת האחריות על המוביל האווירי.

3 28. כן הם מציינים כי בתי משפט ראו לנכון לפסוק פיצויים, כאשר עגמת הנפש והסבל היו
4 ממשיים ונגרמו בשל רשלנות בוטה של חברת התעופה, כפי שהדבר במקרה שבפנינו,
5 לטענתם.

6 29. עוד הם מציינים, שמזה שנים רבות פוסקים פיצויים כאלה כדרך השגרה, ולכן ההנמקה
7 שהדבר יאלץ להעלות מחירים נסתרת. בנוסף נטען, שטענה זו לא הוכחה ולא הובאו לה
8 ראיות ולכן מהווה הרחבת חזית אסורה.

9 **ההליך בפנינו והשלמת הטיעונים**

10 30. לאחר שמיעת טיעוני הצדדים בעל פה בדיון, ביקשנו לברר האם בכוונת היועץ המשפטי
11 לממשלה להביא עמדתו בפנינו ובהודעה מיום 24.2.2019 הודיעה באת כוח היועץ המשפטי
12 לממשלה כי ההכרעה בסוגיה המשפטית שבמחלוקת מושארת לשקול דעתו של בית המשפט.

13 31. לאחר קבלת עמדת היועץ המשפטי לממשלה נתבקשו הצדדים להגיש השלמת טיעון קצרה
14 בהתייחס לפסיקה זרה שדנה בנושא זה.

15 32. **חברת התעופה טענה בהשלמת הטיעון, כי בשורה של פסקי דין דחו בתי המשפט בחו"ל**
16 **תביעות לפיצוי בגין נזק לא ממוני כגון עגמת נפש ו/או נזק נפשי ו/או צער הואיל והם**
17 **מנוגדים להוראות סעיף 29 לאמנה.**

18 **חברת התעופה הפנתה לפסק דינו של בית המשפט לערעורים באנגליה *Stott Vs. Thomas***
19 ***Cook Tour Operator* (2014) פורסם ב UKSC15 (להלן: פסק דין סטוט) וכן לפסק**
20 **הדין של בית המשפט העליון בקנדה ב *Thibodeau Vs. Air Canada SCC67* (2014)**
21 **(להלן: פסק דין טיבודו) שאין לפסוק פיצויים לא ממוניים בגין אבדן הנאה בטיול, כאב וסבל**
22 **באשר אלו מנוגדים לסעיף 29 לאמנה.**



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 עוד הפנתה לפסק דין משנת 1997 **Sidhu Vs. British Airways** (להלן: פס"ד סידהו)
2 המוזכר בסעיף 52 לפסק הדין של בית המשפט באנגליה שבגדרו נדונה פרשה שבה הנוסעים
3 נלקחו כבני ערובה על ידי כוחות עירקיים ותביעתם לפיצוי בגין נזק לא ממוני נדחתה.

4 עוד טענה, שעל פי אמנת ורשה, שחלה קודם לאמנת מונטריאול לא הייתה הוראה המחריגה
5 במפורש עגמת נפש ו/או פיצוי שאינו השבה ו/או פיצוי בגין נזק לא ממוני בגין איחור
6 במסירת כבודה ובית המשפט המחוזי קבע באופן ברור שאין לפצות את הנוסעים בעגמת נפש
7 בגין איחור במסירת כבודה. אך מאז חקיקת אמנת מונטריאול מנסחי האמנה הבהירו זאת
8 היטב.

9 33. **המשיבים** בהשלמת הטיעון מטעמם הפנו למאמרה של ד"ר נילי קרקו אייל "השבת המצב
10 לקדמותו בתביעות לפיצוי על נזקי גוף – עקרון יסוד שאבד עליו הכלח?", **דין ודברים ט'**
11 175 (תשע"ו) 176-181 בגדרו היא מפרטת כי עגמת נפש היא אחד מן הנזקים הבלתי ממוניים,
12 שהם ברי פיצוי במסגרת הסעד התרופתי מסוג "פיצוי תחליפי", הנכלל בעקרון השבת המצב
13 לקדמותו. ולכן על פי הנוסח העברי והמחייב של האמנה הביטוי "פיצויים אחרים שאינם
14 השבה" אינו כולל עגמת נפש. כך גם פירוש המונח האנגלי הוא פיצויים, כאלה ואחרים, שלא
15 נועדו להשבת המצב לקדמותו.

16 עוד נטען, שפסקי הדין מחו"ל שהביאה המערערת אינם עוסקים באיחור בהובלת כבודה
17 ואינם עוסקים בפיצויים שעניינם בהשבת המצב לקדמותו, אלא בסיטואציות מיוחדות
18 וחרוגות ביותר, אשר אין כל דמיון וכל קשר בינן לבין המקרה שבפנינו, ואשר למקרים אלו
19 כיוונו מנסחי האמנה. האחד בעניין תביעה של אדם בעל מוגבלות שלא הושיבו אותו ליד
20 אשתו למרות שהזמין מקומות צמודים ונזקק לה למשך הטיסה ולא פוצה על פגיעה ברגשותיו
21 (פסק דין סטוט) והשני, בעניין תביעה בהקשר של אי מתן שירות בשפה צרפתית שהיא שפה
22 רשמית בקנדה (פסק דין טיבודו). לא הוצג פסק דין עדכני מישראל או מחו"ל השולל פסיקת
23 פיצויי עגמת נפש בין בגין איחור בהובלת כבודה ובין בגין איחור בהובלת נוסעים.

24 לטענת המשיבים, כוונת מנסחי האמנה היא כי פיצויים שמטרתם השבת המצב לקדמותו
25 ובכללם פיצויים בגין עגמת נפש לא נכללים בסייג הקבוע בסעיף 29, השולל פיצויים שאינם
26 השבה. לשם כך הפנו המשיבים גם לפסקה השלישית במבוא לאמנת מונטריאול המדברת על



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 הכרה בחשיבות ההגנה על האינטרסים של הצרכנים בתובלה בינלאומית ובצורך בפיצוי הוגן
2 המתבסס על עקרון ההשבה.

3 דיון והכרעה

4 הסעיפים העיקריים הנדונים בפסק הדין

5 34. סעיף 17 לאמנת ורשה:

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

9 ובנוסף באנגלית:

10 "The carrier is liable for damage sustained in the event of
11 the death or wounding of a passenger or any other bodily
12 injury suffered by a passenger, if the accident which
13 caused the damage so sustained took place on board the
14 aircraft or in the course of any of the operations of
15 embarking or disembarking."

16 35. הסעיף המקביל באמנת מונטריאול הוא סעיף 17(1):

17 "המוביל אחראי לנזק שנגרם במקרה של מוות או פציעה גופנית של נוסע רק
18 בתנאי שהתאונה שגרמה למוות או לפציעה אירעה בכלי הטיס או במהלך כל
19 פעולות העלייה לתוכו או הירידה ממנו."

20

21

22



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 ובנוסח באנגלית:

2 "The carrier is liable for damage sustained in case of death
3 or bodily injury of a passenger upon condition only that
4 the accident which caused the death or injury took place
5 on board the aircraft or in the course of any of the
6 operations of embarking or disembarking."

7 36. סעיף 29 לאמנת מונטריאול, שכותרתו "בסיס לתביעות":

8 "בהובלת נוסעים, כבודה ומטען, כל תביעה לפיצויים, תהא עילתה אשר תהא,
9 בין אם לפי אמנה זו או על פי חוזה, או בנויקין או אחרת, ניתן להגיש רק
10 בכפוף לתנאים ולהגבלות האחריות כפי שהם קבועים באמנה זו ומבלי לפגוע
11 בשאלה מי הם בני האדם שיש להם זכות להגיש תביעה ומהן זכויותיו של כל
12 אחד מהם. פיצויים עונשין, פיצויים לדוגמא או כל פיצויים אחרים שאינם
13 השבה לא יהיו ברי תביעה בכל תביעה כאמור".

14 הנוסח באנגלית "Basis of claims":

15 "In the carriage of passengers, baggage and cargo, any
16 action for damages, however founded, whether under this
17 Convention or in contract or in tort or otherwise, can only
18 be brought subject to the conditions and such limits of
19 liability as are set out in this Convention without prejudice
20 to the question as to who are the persons who have the
21 right to bring suit and what are their respective rights. In
22 any such action, punitive, exemplary or any other non-
23 compensatory damages shall not be recoverable."

24 37. כמו כן חשוב לציין את סעיף 19 לאמנת מונטריאול שהוא הבסיס לתביעה זו וכותרתו

25 "איחור":



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

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

6 והנוסח באנגלית "Delay":

7 **"The carrier is liable for damage occasioned by delay in**
8 **the carriage by air of passengers, baggage or cargo.**
9 **Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage**
10 **occasioned by delay if it proves that it and its servants and**
11 **agents took all measures that could reasonably be**
12 **required to avoid the damage or that it was impossible for**
13 **it or them to take measures."**

14 כללי

15 38. בסוגיה שהוצגה לפנינו קרי, הזכות לפיצוי בגין נזק נפשי מכוח אמנת מונטריאול ואמנת
16 ורשה, שקדמה לה, נשברו קולמוסין רבים ברחבי העולם.

17 הצדדים הביאו בפנינו סוגיה זו, אשר הועברה להרכב תלתא, על מנת להביא להכרעה בדרך
18 שתהווה הנחייה לבתי משפט השלום. לשם כך בחנו ספרים, מאמרים ופסקי דין בארץ
19 ובעולם, שסקרו סוגיה זו, ולהלן נציג ממצאים ומסקנות העולים מהאמור.

20 39. אמנם הסוגיה הוצגה בפנינו בהקשר של סעיף 19 לאמנת מונטריאול העוסקת בנזק כתוצאה
21 מאיחור, כאשר הביטוי המופיע בסעיף 19 הוא "damage", ללא פירוט כפי שקיים בסעיף
22 17(1) לאמנת מונטריאול ("death or bodily injury") אולם לא ניתן לבחון את הביטוי
23 "נזק" בסעיף 19 הנ"ל מבלי לקבוע האם אמנת מונטריאול מאפשרת פיצוי בגין נזק נפשי,
24 הכולל פיצוי בגין עוגמת נפש, על פי סעיף 17(1) לאמנת מונטריאול והביטוי "חבלה גופנית"
25 ("bodily injury") המופיע בה.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 40. יש לציין כי אמנת מונטריאול, שהחליפה בשנת 1999 את אמנת ורשה לא שינתה כמעט את
2 הנוסח של סעיף 17(1) הנדון, וכך אף לא שונו הביטויים העקרוניים המרכיבים אותו. על
3 משמעות אי השינוי, ככל שיש לו משמעות, נדון בהמשך.

4 לפיכך, למרות שאין מחלוקת, שעל המקרה בפנינו חלה אמנת מונטריאול, הרי שהיות והמונח
5 "חבלה גופנית" שהקשה על הפרשנים באמנת ורשה בסוגיית הנזק, נותר בעינו באמנת
6 מונטריאול, אין מנוס מלבחון גם את אמנת ורשה על פרשנות מונח זה במהלך השנים תוך
7 הבאה בחשבון גם את מטרות האמנות, השוני ביניהן, פסיקה בארץ ובעולם וניירות העבודה
8 שקדמו לאמנות.

9 41. עוד נזכיר כי דיני התעופה בישראל מורכבים ברובם מנורמות בינלאומיות, שנקלטו בחוק
10 התובלה האווירית. חוק התובלה האווירית קובע עילת תביעה ייחודית לפיה לא ניתן לתבוע
11 מוביל אווירי אלא ע"פ הוראות החוק והאמנות (סעיף 10 לחוק תובלה אווירית).

12 אמנת ורשה והפסיקה בעולם

13 42. האמנה הראשונה, שדנה באחריות המוביל האווירי היא אמנת ורשה שמקורה בשנות העשרים
14 של המאה הקודמת. לנגד עיני מנסחי האמנה עמדו שתי מטרות יסוד: האחת, איזון בין הגנה
15 על חברות התעופה הצעירות, שהומשלו לגוזלים שרק למדו לעוף (fledgling), לבין
16 האינטרסים של הנוסעים בכלי התעופה; והשנייה, איחוד כללים בין משטרי הנזיקין במדינות
17 השונות [ראו במאמרם של אושרית סיסו ואיתי אפטר, "השמיים הם הגבול הנזיקי – 75 שנה
18 לאמנת ורשה", הארת דין ב(1) (התשס"ה) עמוד 61 (להלן: מאמרם של סיסו ואפטר) בעמוד
19 63].

20 43. אמנת ורשה קבעה את עקרון האחריות המוחלטת [פרק שלישי לאמנת ורשה, וביחוד סעיפים
21 18-19, וכך הפסיקה המפרשת סעיפים אלו, למשל, בר"ע (ת"א) 224/02 קיבריש טורקיש
22 איירליינס נ' קוגן אביאל (2004)] במטרה שלא להותיר ניזוקים בלא פיצוי בשל קושי להוכיח
23 אשם וכן להחיש פיצוי לנפגעים כדי שלא יפלו לנטל על החברה עד שתוכח האשמה. אחריות
24 המוביל חלה על נזקי גוף של הנוסעים ונזקים שנגרמו לכבודה. במקביל לאחריות המוחלטת
25 נקבעה באמנת ורשה תקרת פיצוי שישלם המוביל לניזוק.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 44. סעיף הנזק באמנת ורשה הוא, כאמור, סעיף 17 הקובע:

2 "המוביל אחראי לנזק שנגרם במקרה של מות, פציעה, או כל חבלה גופנית
3 אחרת של הנוסע אם התאונה שגרמה לנזק אירעה בתוך כלי הטיס או תוך כדי
4 כל פעולת עליה לתוכו או ירידה ממנו" (ההדגשה הוספה- ע' ר').

5 45. הביטוי שעליו נסוב הדיון הוא "חבלה גופנית" או "bodily injury" או בצרפתית (הנוסח
6 המחייב של אמנת ורשה) "lesion corporelle".

7 46. במאמרם של סיסו ואפטר נכתב לגבי אמנת ורשה כי "דיווחי המלומדים מראים כי בעולם
8 המעשה הושגה אחידות כמעט מלאה בקרב מאה וחמישים המדינות החתומות על האמנה
9 בעניין הסדרי התיישנות, אחריות מובילים במשותף ושאלות של סמכות שיפוט, אך לא
10 הושגה אחידות בסוגיית תקרת הפיצוי. חוסר אחידות זה בא לידי ביטוי בתשובה על השאלה
11 אם נזק נפשי הנו בר-פיצוי לפי האמנה." ראו גם בספר "Carriage by Air", משנת 2001
12 בהוצאת Butterworths (להלן: הספר על הובלה אווירית), סעיף 7.22.

13 47. כדי להבין מחלוקת זו יש לחזור למושכלות ראשונים ולהזכיר כי המשפט המקובל בתחילת
14 דרכו לא אפשר פסיקת פיצוי בגין נזק נפשי. בהמשך אפשר זאת, רק אם התאונה לוותה גם
15 בפגיעה פיסית. לכן אמנת ורשה משנת 1929 פורשה בהתאם לסביבה המשפטית שבה נוצרה,
16 דהיינו, שלא נועדה לפצות בגין נזק נפשי. מרבית המחלוקת התייחסה לנוסח הצרפתי המחייב
17 של הביטוי "חבלה גופנית" - lesion corporelle - כאשר חלק מהמומחים סברו כי הביטוי
18 הצרפתי מכיל בתוכו גם נזק נפשי ולכן אין מקום לפרשנות המוציאה את הנזק הנפשי, אולם
19 דעה זו לא התקבלה בכל המדינות, ועל כך בהמשך (ראו בספר על הובלה אווירית סעיף 7.23).

20 48. אחד מפסקי הדין החשובים שניתח את אמנת ורשה בסוגיית הנזק הנפשי הוא פסק הדין
21 הראשון של בית המשפט העליון בארה"ב שעסק בכך והוא **Eastern Airlines, Inc. v.**
22 **Floyd**, 499 U.S. 530 (1991) (להלן: פס"ד פלוייד). בגדרו נכתב כי מטרת אמנת ורשה
23 במועד חקיקתה הייתה:



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 ביחד עם תיקונים שהוצעו בשנים הבאות לשינוי הביטוי מ "bodily injury" ל-
2 "personal injury" ללא שהדבר הביא לשינוי באמנה, קבע בית המשפט העליון האמריקני
3 לראשונה באופן תקדימי ומנחה לבתי המשפט בארה"ב, שהיו נתונים במחלוקת בסוגייה,
4 כאמור, כי לא ניתן לפסוק פיצוי בגין נזק נפשי בלבד בגדר סעיף 17 לאמנת וורשה. חשוב
5 לציין כי בית המשפט ציין, כי אינו מביע דעה לעניין נזק נפשי שהוא תוצאת נזק גופני (פלוריד
6 עמוד 552).

7 ואכן בפסק דין משנת 1994 854 F.Supp. **Jack v. Trans World Airlines**,
8 שנזק נפשי, הנלווה לפגיעה גופנית, ניתן לפיצוי על פי סעיף 17 לאמנת וורשה, אך לא ניתן
9 פיצוי בגין נזק נפשי בלבד.

10 בפסק דין נוסף של בית המשפט העליון של ארה"ב **El Al Israel Airlines v. Tseng** 525 US 155 (1999)
11 (להלן: פסק דין צנג) נקבע כי חיפוש בטחוני מחמיר בשדה התעופה
12 על שם קנדי בדרך למטוס אל על, אשר לטענת התובעת גרם לה לנזק נפשי או פסיכוסומטי,
13 אך לא גרם לה נזק גופני, אינו מכוסה בגדר אמנת וורשה.

14 50. באוסטרליה בשנת 1997 בית משפט לערעורים הלך בעקבות הלכת פלוריד האמריקנית בפסק
15 הדין **Kotsambasis v. Singapore Air**, 148 ALR 498 והסכים שיש לפרש את סעיף
16 17 באופן דווקני, ולמרות הרצון לתת פרשנות רחבה, בתי המשפט לא יכולים לעשות זאת,
17 אלא אם זו הייתה כוונת מנסחי האמנה (ראו **Andrew Field, international Air Carriage, The Montreal Convention and Injuries for Which There Is No Compensation, Canterbury Law Review**, 8 (2006)).
18
19

20 51. באנגליה, פסק הדין סידהו משנת 1997, באשר לנוסעים שמצאו עצמם מוחזקים בידי כוחות
21 עירקיים בכווית, ונטען בין היתר לפגיעה פסיכולוגית ונזק נפשי, בית הלורדים באנגליה, מפי
22 הלורד Hope, מציין, שאינו קובע מסמרות בסוגיה האם נזק נפשי נכלל בביטוי חבלה
23 גופנית, אך בית הלורדים פסק כי הנוסעים לא יקבלו פיצוי, למרות הנזק שחוו כיוון שנזק זה
24 אינו נכנס בגדר סעיף 17 בכללותו ככל הנראה כוונתו לביטוי "תאונה" שבסעיף 17.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 בפסק דין בבית הלורדים באנגליה ב Morris v. K.L.M (2002) 2 AC 628 (להלן: פס"ד
2 מוריס) נפסק שזק נפשי המתבטא בתסמינים גופניים (שבץ, הפלה, כיב קיבה) יוכר, אך
3 בארצות הברית הנושא הוסיף להיות שנוי במחלוקת בין הערכאות (ראו במאמר משנת 2008
4 שפורסם באתר של אוניברסיטת מקגיל Professor Paul Stephen Dempsey, **Accidents**
5 **& Injuries in Air Law: The Clash of The Titans**, עמודים 21 עד 25).

6 הנזק הנפשי באמנת ורשה בפסיקה בישראל - פסק הדין בסוגיית חטופי אנטבה

7 52. בישראל נדונה הסוגיה לעומק בע"א 20/83 סלומון דדון נ' איר-פרנס נתיבי אוויר צרפתיים
8 פ"ד לח (3) 785 (1984) (להלן: פס"ד דדון), בגדרו נדון מקרה החטיפה לאנטבה (אשר
9 הסתיים במבצע להצלת החטופים באנטבה הידוע בכינויו "מבצע יונתן"). החטופים תבעו
10 פיצויים מחברת התעופה על הנזק והסבל הנפשי שחוו.

11 53. יש לציין כי פסק דין של בית המשפט העליון של ישראל, שניתן בשנת 1984, קדם לפסקי
12 הדין בסוגיית "הנזק הנפשי" של בתי המשפט העליונים של ארה"ב (פס"ד פלויד בשנת 1991)
13 ואנגליה (פס"ד מוריס בשנת 2002) וכך אירע שפס"ד דדון הוצג בפני בתי המשפט שם והם
14 ניתחו אותו, אך לא הסכימו עם תוצאתו. בהמשך אתייחס גם לדברי בית המשפט העליון
15 בארה"ב ובית הלורדים באנגליה בהקשר לפס"ד דדון.

16 54. פס"ד דדון קבע, בסופו, כי על פי אמנת ורשה, התביעות הוגשו לאחר חלוף תקופת
17 ההתיישנות הקבועה באמנה ולכן נדחות, אולם לשם כך היה על בית המשפט לקבוע שהאירוע
18 אכן נכנס בגדר האמנה, דהיינו לנתח האם הביטוי "תאונה" כולל אירוע חטיפה, וכן האם נזק
19 נפשי הוא בר פיצוי בגדר הביטוי "חבלה גופנית" לפי סעיף 17 לאמנת ורשה.

20 55. כבוד השופט דב לוין, החל מסעיף 13 לפסק הדין ואילך (עמוד 797 ואילך), מנתח את השאלה
21 שהציב: "מה כלול במונח "חבלה גופנית" (**lesion corporelle** הצרפתי ו **bodily**
22 **injury** בתרגום האנגלי)?". הואיל וכאמור לשון האמנה הייתה צרפתית, הרי ניתן מקום של
23 כבוד לדין הצרפתי בפרשנות האמנה. השופט לוין מציין, כי על פי המשפט הצרפתי ככלל
24 ניתן היה לתבוע נזק נפשי שיגרם באופן ישיר מן התאונה כבר בתקופה שבה נכרתה האמנה



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 וגם במועד מתן פס"ד דדון. בכך נבדל המשפט הצרפתי בכללותו מהמשפט האנגלו-אמריקני,
2 אשר במועד כריתת האמנה לא הכיר בנזק נפשי כעילה לתביעת פיצויים.

3 עוד קובע השופט לוין, לאחר ניתוח דברי מלומדים בנושא, "שהפרשנות המשפטית
4 הצרפתית למונח **lesion corporelle** אינה מובילה למסקנה חד-משמעית ואינה מסייעת
5 הרבה במלאכת הפרשנות של המונח "חבלה גופנית" (עמוד 800 לפס"ד דדון).

6 השופט לוין גם מציין שניירות העבודה של אמנת ורשה אינם מסייעים לפרשנות הביטוי,
7 משום שהם כלל לא דנו בסוגיה זו, כנראה משום שבתקופה בה נוסחה האמנה במרבית
8 המדינות טרם הכירו בנזק נפשי כעילה לקבלת פיצוי (ראו עמוד 800 לפסק הדין) וכך לדבריו:

9 "ככל הנראה, לא הייתה לצדדים לאמנה כל כוונה בהקשר זה, בין משום
10 שבמרבית המדינות טרם הכירו בתקופה זו בנזק נפשי כעילה לקבלת פיצוי
11 ובין משום שהצדדים לא חזו אפשרות של נזק נפשי, אשר אינו מלווה
12 בנזק פיסי כתוצאה מתאונה אווירית."

13 עוד ציין את ההתפתחות העצומה שחלה בתעופה האווירית מאז שנת חתימת אמנת ורשה
14 ועד למועד מתן פסק הדין וכך נוצר "הצורך בבחינה מחודשת של מטרות האמנה ויישומן
15 תוך התחשבות בשינויים שאירעו מאז כריתתה בתשתית העובדתית העומדת בבסיסה. שיטת
16 פרשנות אחרת תביא לידי כך, שהאמנה תקפא על שמריה ושלא יהיה בכוחה לשמש את צורכי
17 המציאות המודרנית" (שם, שם).

18 כבוד השופט לוין מתאר גם, שמאז חתימת האמנה חלו התפתחויות במשפט האנגלו-אמריקני
19 אשר החל להכיר בנזק נפשי כשלעצמו וכן ההתפתחות במשפט הישראלי, אשר הכירה בנזק
20 שכזה. ובית המשפט העליון סיכם את עמדתו בעניין זה כך:

21 "לאור מטרות האמנה, כפי שתוארו לעיל, ועל רקע ההתפתחויות האמורות,
22 מן הראוי, לדעתי, מבחינת המדיניות השיפוטית האמורה, לפרש את סעיף
23 17 לאמנה על דרך ההרחבה, כך שניתן יהיה לפסוק מכוחו פיצוי גם בשל נזק
24 נפשי גרידא." (שם, עמ' 801).

25 ובהמשך:



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

- 1 "אשר על-כן יש פרש את המונח "חבלה גופנית" ככולל גם נזק נפשי." (שם),
2 (שם).
- 3 כבוד השופטים ג' בך וש' נתניהו הסכימו עם פסק דינו של השופט דב לוין.
- 4 56. על פס"ד דרון הוגשה בקשה לדיון נוסף (ד"נ 36/84 טייכנר נ' אייר פרנס, פ"ד מא(1) 589,
5 1987, להלן: ד"נ טייכנר) שנתבקש וניתן רק בסוגיית ההתיישנות, כך שהפסיקה הקובעת
6 שהביטוי "חבלה גופנית" בסעיף 17 לאמנת ורשה כולל "נזק נפשי" ניתנה בפסק דין מוסכם
7 של בית המשפט העליון של שלושה שופטים ומהווה הלכה מחייבת. בנוסף, כבוד השופט
8 ברק (כתוארו אז) במסגרת ד"נ טייכנר, שעסק, כאמור, רק בסוגיית ההתיישנות, התייחס גם
9 לפרשנות שניתנה בפס"ד דרון למושגים "תאונה" ו"חבלה גופנית" וציין, שהוא מסכים
10 לפרשנות שניתנה על ידי השופט לוין למונחים אלה. מכאן שגם השופט ברק הסכים כי המונח
11 "חבלה גופנית" כולל "נזק נפשי" (ראו סעיף 30 לד"נ טייכנר).
- 12 מכאן שעל פי המשפט הישראלי נראה כי הלכה של בית המשפט העליון היא, שהביטוי
13 "חבלה גופנית" על פי אמנת ורשה, כולל נזק נפשי.
- 14 57. להשלמת התמונה, אציין כי בסוגיית ההתיישנות בד"נ טייכנר סבר השופט ברק, בדעת מיעוט
15 יחידה, כי ניתן להאריך את תקופת ההתיישנות וחלק על תוצאת פס"ד דרון. באשר לפרשנות
16 אמנות קבע השופט ברק, שכללי הפרשנות הם כללים לאומיים, המשקפים פילוסופיה
17 משפטית לאומית, וכאשר שופטים מפרשים נורמות משפטיות שמקורן ההיסטורי הוא
18 בינלאומי, מן הראוי שיתחשבו באופיין הבינלאומי, תוך ניסיון להשגת אחדות, אך מטבע
19 הדברים, שהתחשבות זו היא מוגבלת. גם אם נסתכל על אופיין הבינלאומי של הנורמות,
20 המבט נעשה בעיניהם הלאומיות של השופטים. "מקובל עלי, כי לא כל מה שקיים בשיטתי
21 שלי הוא ראוי וטוב. אך רק שיטתי שלי משמשת לי כנקודת מוצא ארכימדית לפירוש הטקסט
22 ולהפעלתו. הנה כי כן, מדיניותה של אמנת ורשה להבטיח את אחדות הדין היא מדיניות שעל
23 השופט-הפרשן להתחשב בה. אך מדיניות זו עצמה אינה בהשגתה של אחדות מוחלטת, אלא
24 בהשגתה של אחדות יחסית בלבד. זו אחדות בהפעלתם של עקרונות היסוד, הקובעים את
25 עיקרי ההסדרים. ככל שמתרחקים מגרעין קשה זה, כך מתרבים הנימים, המקשרים את ההסדר



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 המיוחד עם המערכת הלאומית הכללית, וכך הולכת האחידות ומיטשטשת. הניסיון להשיגה
2 באזור האפלולית היחסי הוא ניסיון שוא. " (ד"נ טייכנר, סעיף 24).

3 58. כפי שציינתי פסק הדין פלויד של בית המשפט העליון של ארצות הברית המאוחר לפס"ד
4 דדון בחן את מסקנת פס"ד דדון ונימוקיה ודחה את המסקנה. ראו עמודים 551-552 לפסק
5 דין פלויד. בית המשפט העליון של ארצות הברית ציין את החשיבות שבאחידות הפרשנות
6 הבינלאומית לאמנה, אך לא היה מוכן לקבל את הפרשנות של בית המשפט הישראלי,
7 שהייתה, לדבריו, בית המשפט העליון היחיד, שמצאו שעסק בסוגיה זו מבין כל המדינות
8 שהיו חתומות על האמנה. לטעמו, מילות הסעיף, הרקע ההיסטורי, וכן אמנות שבאו לאחר
9 מכך סותרות את המסקנה של בית המשפט בישראל ולכן נקבע, כי בארצות הברית הביטוי
10 "חבלה גופנית" לא יכלול נזק נפשי (כאשר הוא ללא כל ביטוי גופני).

11 59. למען שלמות התמונה אביא את שכתב בית המשפט בעניין פלויד על פס"ד דדון בעמודים
12 551-552 לפק הדין:

13 **"Although we recognize the deference owed to the Israeli**
14 **court's interpretation of Article 17, see Saks, supra, at 404,**
15 **we are not persuaded by that court's reasoning. Even if we**
16 **were to agree that allowing recovery for purely psychic**
17 **injury is desirable as a policy goal, we cannot give effect to**
18 **such policy without convincing evidence that the signatories'**
19 **intent with respect to Article 17 would allow such recovery.**
20 **As discussed, neither the language, negotiating history, nor**
21 **postenactment interpretations of Article 17 clearly**
22 **evidences such intent. Nor does the Guatemala City Protocol**
23 **support the Israeli court's conclusion, because nothing in the**
24 **Protocol [499 U.S. 530, 552] purports to amend Article 17 to**
25 **reach mental injuries. Moreover, although the Protocol**
26 **reflects a liberalization of attitudes toward passenger**



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 recovery, in that it provides for strict liability, see Article IV,
2 reprinted in Goldhirsch 320, the fact that the Guatemala
3 City Protocol is still not in effect after almost 20 years since
4 it was drafted should caution against attaching significance
5 to it .

6 Moreover, we believe our construction of Article 17 better
7 accords with the Warsaw Convention's stated purpose of
8 achieving uniformity of rules governing claims arising from
9 international air transportation. See n. 11, supra. As noted,
10 the Montreal Agreement subjects international carriers to
11 strict liability for Article 17 injuries sustained on flights
12 connected with the United States. See supra, at 549.
13 Recovery for mental distress traditionally has been subject
14 to a high degree of proof, both in this country and others..."

15 60. גם פסק הדין של בית הלורדים, פס"ד מוריס, התייחס לפס"ד דרון של בית המשפט העליון
16 הישראלי, אך הלך בעקבות בית המשפט העליון של ארה"ב, ולא קיבל את עמדתו (ראו סעיף
17 18 לפסק הדין).

18 אמנת מונטריאול

19 61. בשנת 1955 השינויים שחלו בתעופה וברמת החיים חייבו את הקהילה הבינלאומית לבצע
20 שינויים באמנת ורשה, כדי להתאימה למציאות החדשה. השינויים הללו נעשו בפרוטוקול
21 האג משנת 1955, אשר השינוי המשמעותי ביותר היה הכפלת גבול אחריותו של המוביל לגבי
22 הנוסע. ראו במאמרו של שי שהמי, "דיני התעופה האזרחית", משפט בינלאומי, (רופי סיפל
23 ויעל רונן עורכים, מהדורה שלישית, 2011) 581 (להלן: מאמר שהמי).

24 במשך השנים נעשו תיקונים לאמנת ורשה באמצעות פרוטוקולים שונים והסכמים כאלה
25 ואחרים עד אשר הושגה אמנת מונטריאול.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 62. בשנת 1965 הודיעה ארצות הברית על הסתלקותה מאמנת ורשה. הסיבה העיקרית לצעד זה
2 הייתה התנגדותה לתקרות האחריות הקבועות באמנה, גם לאחר תיקונה על ידי פרוטוקול
3 האג. נוכח העובדה שחלקה של ארצות הברית בתעופה האזרחית הבינלאומית הגיע עד כדי
4 מחצית, הסתלקותה עלולה הייתה ליצור תוהו ובוהו ולמוטט את המערכת ולכן נחתם הסכם
5 מונטריאול שהעלה את גבול אחריות המוביל ל- 75,000 דולר, ואחריותו היא מוחלטת (מאמר
6 שהמי עמוד 591).

7 63. אמנת מונטריאול משנת 1999 נועדה לשמר את המבנה של אמנת ורשה, ויחד עם זאת לעדכנה
8 על בסיס התיקונים, הפרוטוקולים ומסמכים משפטיים אחרים. המטרה הייתה איחוד דיני
9 הנזיקין בתעופה האזרחית ומודרניזציה שלהם, כאשר, בין היתר, האמנה העלתה את תקרת
10 האחריות של המוביל וקבעה מנגנון עדכון אוטומטי לסכומים (מאמרו של שוהמי, עמוד 595-
11 594).

12 64. על פי סעיף 19 לאמנת מונטריאול, המוביל האווירי אחראי לכל נזק שנגרם עקב איחור
13 בתובלה האווירית של נוסעים, כבודה ומטען, בסייג הקובע שאם המוביל, עובדיו ושליחיו
14 נקטו בכל האמצעים הדרושים בכדי למנוע את הנזק או שלא יכלו לנקוט באותם אמצעים כי
15 זה בלתי אפשרי עבורם, אז לא יראו במוביל כאחראי לנזק. אמנת מונטריאול מסדירה תשתית
16 משפטית לפיצוי נוסע בגין איחור או אובדן של כבודה, וקובעת תקרת פיצוי מקסימלי של
17 1,131 זכויות משיכה מיוחדות לכל נוסע, ששווין בשקלים חדשים הינו כיום כ- 1,800 דולר
18 ארה"ב, שהם כ- 6,300 ₪.

19 65. בסעיף 29 לאמנה (בתרגום לעברית), שכותרתו "בסיס לתביעות" נקבע:

20 "בהובלת נוסעים, כבודה ומטען, כל תביעה לפיצויים, תהא עילתה אשר תהא,
21 בין אם לפי אמנה זו... ניתן יהיה להגיש רק בכפוף לתנאים ולהגבלות
22 האחריות כפי שהם קבועים באמנה זו ומבלי לפגוע בשאלה מי הם בני האדם
23 שיש להם זכות להגיש תביעה ומהן זכויותיו של כל אחד מהם. פיצויים
24 עונשין, פיצויים לדוגמא או כל פיצויים אחרים שאינם השבה לא יהיו ברי
25 תביעה בכל תביעה כאמור"

26 הסיפא במקור באנגלית :



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 הניסוח הקודם לא רצו ניסוח חדש, שיצמצם רק לנזקים נפשיים הנובעים מפגיעה גופנית
2 (ה"ש 244 שם).

3 החלוקה בין המשלחות הייתה בין מדינות שהסכימו, לכל היותר, לפיצוי בגין נזק נפשי הנובע
4 ישירות וקשור לנזק גופני (סין, מצרים, קמרון, איחוד האמירויות וסנגל) לבין משלחות
5 שבמדינותיהן הביטוי bodily injury כבר כולל פיצויים בגין נזקים נפשיים בפני עצמם
6 (גרמניה, צרפת, רוסיה, ספרד ועוד) לבין משלחות שרצו לקבוע פיצוי בגין נזק נפשי ללא
7 קשר לביטוי bodily injury (הממלכה המאוחדת, ניו זילנד, סלובניה, לבנון, שוויץ וקנדה)
8 (מקיי, עמוד 1076).

9 68. לאחר שהמשלחות לא הצליחו להגיע לעמק השווה בעניין הניסוח הנכון בסוגיית הנזק הנפשי
10 (ראו לעניין זה תיאור ארוך ומפורט בפסק דין של בית המשפט לערעורים של ה - Second
11 Circuit משנת 2004 366 f3 Ehrlich v. American Airlines, בסעיף 1G לפסק
12 הדין) הודיע יושב הראש של הכנס לאמנת מונטריאול, Dr. Kenneth Rattray, כך:

13 **“in coming to [an] accommodation with respect to the**
14 **definition of [an] ‘injury’ under the new Convention, the**
15 **drafting changes that had taken place as the text of that**
16 **Convention developed “were not intended to interfere with**
17 **the jurisprudence under the ‘Warsaw System’ of liability”.**

18 (ההדגשה הוספה - ע' ר')

19 דהיינו, יושב הראש הכריז בהקשר לנזק נפשי, כי התקדימים שנוצרו בכל מדינה יותרו על
20 כנם וכך כותב בעניין זה מקיי (עמוד 1076 מול ה"ש 252-253):

21 **" Despite these deviations, the chairman announced that**
22 **each state's judicial precedent should remain undisturbed.**
23 **In the first days of the Montreal Convention, the need for**
24 **uniformity was emphasized. Maintaining the 1929 language**



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 when the interpretation of "bodily injury" among signatory
2 nations has been fragmented prevents the realization of this
3 goal ". (ההדגשה הוספה- ע'ר')

4 69. כך נותרה אמנת מונטריאול עם הביטוי bodily injury ולמעשה ללא פרשנות אחידה של כל
5 המדינות ותוך נטייה לפירוש ליברלי יותר אם מביאים בחשבון את דברי מרבית המשלחות
6 (מקיי, עמוד 1070 מול ה"ש 199) ותוך אמירה של יושב ראש הכנס, לפיה כל מדינה תישאר
7 עם הפרשנות שנתנה לביטוי באמנת ורשה. כאשר בישראל, ההלכה הייתה הכרה בנוק הנפשי,
8 כאשר הלכה זו הייתה ידועה בעולם.

9 70. בפסק דין ארליך ממשיך בית המשפט ומנתח את דברי המשלחות בהקשר של הביטוי bodily
10 injury ומציין כי מספר משלחות כמו גרמניה, ספרד ויתכן שאף צרפת ציינו כי הביטוי
11 הצרפתי lesion corporelle רחב מספיק כדי לאפשר גם פיצוי בגין נזק נפשי, אך בית
12 המשפט לערעורים בעניין ארליך הולך בעקבות אותה אמירה כי כל מדינה תשמור על
13 הפרשנות שלה ובסעיף 2G לפסק הדין הוא פוסק כך:

14 **"The views expressed by these delegates appear to suggest**
15 **that their nations might construe Article 17 as if it allowed a**
16 **passenger to hold a carrier liable for a mental injury,**
17 **irrespective of whether it accompanied a physical injury,**
18 **because they interpret the words "lésion corporelle" (or at**
19 **least the concept of "bodily injury") to refer both to physical**
20 **and mental injuries. However, whatever deference we may**
21 **sometimes owe to the opinions of sister signatories, we may**
22 **not defer to such an understanding of Article 17. The**
23 **Supreme Court of the United States has held that "lésion**
24 **corporelle" refers to bodily injuries alone and that an air**
25 **carrier cannot be held liable under Article 17 for purely**
26 **mental injuries.** See Floyd, 499 U.S. at 542, 552, 111 S.Ct.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 **1489. We are bound to follow such precedent unless and**
2 **until the Supreme Court itself overrules Floyd.** See *Perez v.*
3 ***Greiner*, 296 F.3d 123, 125 n. 4 (2d Cir.2002).** In the absence
4 **of a statement from these delegates that could be construed**
5 **to define the scope of the Warsaw Convention through**
6 **something more than a contradictory interpretation of the**
7 **words “lésion corporelle,” the opinions of such delegates at**
8 **the Montreal Conference are of little relevance to the issue**
9 **before us.”** (ההדגשה הוספה – ע' ר')

10 71. בפסק הדין סטוט, שהציגה המערערת, ואשר ניתן באנגליה בחודש מרץ 2014, נדון מקרה של
11 נכה שסבל כעס והשפלה עקב התייחסות חברת התעופה, ובית המשפט מצא, שאכן חברת
12 התעופה נהגה עם הנכה באופן שאינו ראוי, אך היות והתביעה הייתה לפיצוי בשל השפלה
13 ומתח שסבל התובע, בית המשפט דחה את התביעה כאשר קבע, בין היתר, בסעיף 28 לפסק
14 הדין כי על פי האמנה **"There are limits to the type of injury or damage which**
15 **is compensable and the amount of compensation recoverable. Bodily**
16 **injury has been held not to include mental injury, such as post-traumatic**
17 **stress disorder or depression... the same would apply to injury to**
18 **feelings."**

19 72. כך בפסק הדין, שניתן בקנדה בשנת 2014, פס"ד טיבודו, שם נטען לפיצוי נפשי בגין פגיעה
20 בעיקרון שתי השפות הקיים בקנדה, וגם שם נדחתה התביעה לנזק נפשי.

21 73. אין אפשרות לסיים סקירה זו בלי להזכיר את פסק הדין של בית המשפט לערעורים של ה-
22 Sixth Circuit בארצות הברית שניתן ביום 30.8.2017 והחל לפתוח פתח בפרשנות המונח
23 bodily injury תוך שהוא נותן פירוש רחב יותר ממה שאיפשר בית המשפט העליון של
24 ארה"ב על פי אמנת וורשה, תוך הסתמכות על המטרות השונות של אמנת מונטריאול. כך
25 פסק פיצוי בגין נזק נפשי כתוצאה מפגיעה פיסית, אשר גרמה גם לנזק גופני, ומבלי שהנזק
26 הנפשי היה תוצאה של הנזק הגופני, אלא נבע ישירות מן הפגיעה. היה זה מקרה של נוסעת



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 שנדקרה ממחט תת עורית, שנותרה בתא כסא המושב, כך שבנוסף לפגיעה הפיסית היא
2 חוותה חרדה נפשית מהדקירה ממחט משומשת על כל המשתמע מכך.

3 פסק הדין הוא **Doe v. Etihad Airways**, אשר מסתיים כך:

4 **" The Warsaw Convention ruled aviation law for more than**
5 **seventy-five years. Over the decades, despite various**
6 **amendments, courts have routinely interpreted the Warsaw**
7 **Convention in line with its purpose as drafted in 1929.**
8 **Etihad urges us to interpret the Montreal Convention in line**
9 **with that same purpose.**

10 **But the Montreal Convention is not an amendment to the**
11 **Warsaw Convention. The Warsaw Convention provided**
12 **limitations of liability to protect fledgling airlines from**
13 **litigious passengers; the Montreal Convention provides**
14 **limitations of liability to protect (still litigious) passengers**
15 **from the not-so-fledgling airlines. To adopt Etihad's reading**
16 **of the Montreal Convention would distort the treaty's text**
17 **and would frustrate rather than serve its purpose ."**

18 **פסיקה ישראלית**

19 74. להלן יובאו מספר פסקי דין של בית המשפט המחוזי, שעסקו בסוגיית הנזק הנפשי על פי
20 אמנת וורשה.

21 בר"ע (ת"א) 2630/04 איבריה נתיבי אויר ספורדיים נ' בן עזר (26.4.2006) (מפי כבוד
22 השופטת י' שטופמן) שעסק גם כן באיחור משמעותי בהגעת מזוודה, אך פסק הדין לא איזכר
23 את פס"ד דרון והמחלוקת בסוגיית הנזק הנפשי, וכך נקבע בפסק הדין: "נראה לי, כי בנסיבות
24 הענין, אומנם זכאים המשיבים לפיצוי בגין הנזקים שנגרמו להם, הממוניים ואלה שאינם



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

- 1 ממוניים, אלא שאינני סבורה כי יש מקום לסטות מהוראת סעיף 22 לאמנת האג המגבילה את
2 גובה הפיצוי. (עמוד 5 לפסק הדין, ההדגשה הוספה – ע' ר').
- 3 בע"א (חי) 1346/05 איבריה נתיבי אויר ספרדיים נ' לורבר ואח' (9.4.2006) (מפי כבוד
4 ההרכב י. גריל, ר. חופרי וינוגרדוב ומ. פינקלשטיין) נדון פיצוי בשל איחור בטיסה. בית
5 המשפט המחוזי הזכיר את ד"נ טייכנר וקבע בסוגיית הנזק הלא ממוני כך: "קיום ייחוד העילה
6 אין משמעו כי האמנה אינה מאפשרת פסיקת פיצוי בגין עגמת נפש עבור נזק שנגרם מחמת
7 איחור. האמנה אינה מפרשת מהם ראשי הנזק בגינם ניתן לפסוק פיצוי ולא מצאנו בטיעוני
8 המעוררת הצדקה לאי פסיקת פיצוי בגין עגמת נפש, מקום שכזו מוכחת." (סעיף 6 לפסק
9 הדין, ההדגשה הוספה – ע'ר') ואישר פסיקת סך של 3,500 ₪ בגין עגמת נפש לכל אחד
10 מהתובעים.
- 11 פסק דין מעניין נוסף הוא בש"א (נצרת) 1818/03 אל על נ' נעם דוד (6.7.2004) (מפי כב'
12 השופט ב' ארבל) בגדרו נדונה אחריות חברת התעופה על פי אמנת ורשה ל"תסמונת פקקת
13 הורידים העמוקים" (DVT) ממנה סבל התובע שהיה מרבה בטיסות ואף גרמה לו לנכות.
14 התביעה כנגד המוביל האווירי נדחתה על הסף, משום שלא עמדה בתנאי של "תאונה"
15 המופיע בסעיף 17 לאמנת ורשה תוך שבית המשפט מפנה לפסק דין דדון ולניתוח שנעשה
16 שם.
- 17 חברת התעופה הגישה בדיון שבפנינו שני פסקי דין, אשר בהם ללא איזכור פס"ד דדון
18 והמחלוקת בסוגיה, קבע בית המשפט המחוזי באופן לקוני, כי "מלבד פיצוי ישיר על אובדן
19 המזוודה ובשיעור הקבוע בחוק אין בסמכותו של בית המשפט לפסוק פיצוי מכוח עילה
20 אחרת" [בר"ע 11372/95 רשות שדות התעופה נ' עלאא אמארה (30.11.1995) כבוד
21 השופטת ו' אלשיך, וכן בר"ע 8927/94 אל על נ' בן ישי (18.11.1994), כבוד השופטת מ'
22 פורת]. אולם לטעמי, לא ניתן ללמוד מפסקי דין אלו לעניין שבפנינו, בהעדר דיון של ממש
23 בסוגיה שבמחלוקת וללא אזכור ההלכה המחייבת של פס"ד דדון והתמודדות עמה.
- 24 75. מבין פסקי הדין של בית משפט השלום מצאתי להביא שני פסקי דין שהתמודדו עם הסוגיה
25 על פי אמנת ורשה.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 בת"א (ראשל"צ) 955/08 שרליט ירון נ' השטיח המעופף בע"מ (6.12.2010), מפי כבוד
2 השופט א' שוורץ נדון מקרה איחור בטיסה על פי אמנת ורשה ובית המשפט הסתמך על פס"ד
3 דדון (ראו סעיף 65 לפסק הדין) ופסק גם פיצוי בגין עוגמת נפש.
4 כך בת"ק (ת"א) 9519/03 ישראלי נ' נתיבי אוויר אוסטריים (18.1.2004) (כבוד השופט ח'
5 ברנר) קבע לגבי איחור של שישה ימים בהגעת עגלת תינוקת בת שלושה חודשים, כי על פי
6 פס"ד דדון עוגמת נפש מהווה נזק בר פיצוי ועל פי גבולות הפיצוי דאז לפי 22 דולר ארה"ב
7 לכל ק"ג של משקל העגלה, שהיה 10 ק"ג נפסקו 220 דולר ארה"ב כפיצוי.
8 76. להלן יובאו מספר פסקי דין בבית משפט לתביעות קטנות שדנו בסוגיית הנזק הנפשי מכוח
9 אמנת מונטריאול, תוך התייחסות גם לשינוי בסיפא לסעיף 29 לאמנת מונטריאול.
10 נזכיר כי התוספת לסעיף 29 בנוסח באנגלית:

11 "In any such action, punitive, exemplary or any other non-
12 compensatory damages shall not be recoverable ".
13

ובעברית:

14 "פיצויים עונשין, פיצויים לדוגמא או כל פיצויים אחרים שאינם השבה לא
15 יהיו ברי תביעה בכל תביעה כאמור".

16 תוספת שלא הופיעה בסעיף 24 המקביל באמנת ורשה.

17 בפסק הדין בת"ק (פ"ת) 13208-03-16 מלאיב נ' ישראייר (25.10.2016) מפי כבוד השופט
18 א' לוקשינסקי-גל נדון איחור בהגעת מזוודה במסגרת טיול מאורגן אליו יצאו התובעים מיד
19 עם הנחיתה. הנזק שנתבע על ידי התובעים עמד בגבולות בפיצוי המרבי הקבוע באמנה,
20 דהיינו סכום של 1,000 זכויות משיכה מיוחדות לנוסע (כ- 10,500 ₪ לשני הנוסעים). בית
21 המשפט מוצא כי הוא כפוף לפרשנות שניתנה בפס"ד דדון בכל הנוגע לאפשרות לפסוק פיצוי
22 בגין נזק נפשי ולכן אין בפסק דין סטוט אליו הפנתה חברת התעופה באותו מקרה כדי לגבור
23 על ההלכה בישראל. כמו כן קבע בית המשפט שם שהסיפא לסעיף 29 לאמנת מונטריאול,
24 שכזכור מהווה תוספת לנוסח שהיה באמנת ורשה אינו מסייע לחברת התעופה, מכיוון



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 ש"ההוראה האמורה, והביטוי "השבה" הכלול בה לא נועדו להבחין בין נזק ממוני לנזק
2 שאינו ממוני כטענת הנתבעת. הם נועדו להבחין בין פיצויים שתכליתם השבת מצב הניזוק
3 לקדמותו שאותם ניתן לפסוק בהתאם לאמנה, לבין פיצויים שתכליתם חורגת מעקרון זה כגון
4 פיצויים שנועדו להענשת המזיק, אשר פסיקתם נמנעת על ידי האמנה. (סעיף 13 לפסק
5 הדין). בית המשפט פיצה את התובעים גם בגין הוצאות שהוציאו ולרכישה וגם בגין עוגמת
6 נפש. יש לציין כי סך כל הפיצוי לא עלה על גבולות הסכום על פי האמנה.

7 בפסק הדין בת"ק (ת"א) 4420-12-14 עופר כהן נ' אייר פרנס (5.4.2015) מפי כבוד השופט
8 א' בוסני נדון איחור בהגעת מזוודה, כאשר בית המשפט מוצא, שלמרות הסיפא לסעיף 29
9 לאמנה "אין מניעה לפסוק פיצוי בגין עוגמת נפש ממשית לנוסע, ובלבד שסכום הפיצוי לא
10 יעלה על מהסכום המרבי הקבוע באמנה".

11 בפסק הדין בת"ק (ת"א-יפו) 47879-05-15 בן ארמי ואח' נ' לופטהנזה (9.1.2016) בכל
12 הנוגע לאיחור בהגעת כבודה, שנמסרה להם באיחור של יום, קבעה כבוד השופט א' בוסני,
13 שלתובעים מגיעים פיצויים בגין עוגמת נפש בסך 900 ₪, כאשר לדעתה, הסעיף על פי לשונו
14 שולל אפשרות לפיצוי בגין עוגמת נפש ונזק לא ממוני ובפסיקה קיימת מחלוקת פוסקים
15 לעניין זה, כאשר דעתה עם אלה הפוסקים שבמקרים מתאימים בית המשפט מוסמך לפסוק
16 גם פיצוי בגין עוגמת נפש, כדי תקרת הפיצוי על פי האמנה. זאת, בהיעדר כל הוראה באמנה
17 המגבילה את טיבם של ראשי הנזק בני הפיצוי, להבדיל מסכום הפיצוי המרבי.

18 בפסק הדין בת"ק (נת') 12033-10-11 ד"ר דיאנה סנד נ' אל- על נתיבי אויר לישראל בע"מ
19 (29.4.2012) מפי כבוד השופט ח' טרסי, דן במקרה של בריחת כלבה עטורת פרסים מן הכלוב
20 שבו הוחזקה בתא המטען. נקבע, כי יש לקרוא את סעיף 29 בנוסח המקורי שלו בשפה
21 האנגלית ("non-compensatory damages"), ואז יהיה ניתן לראות כי ההקשר כולו
22 מתייחס לכך שסכום הפיצוי הכולל לא יעלה על הסכום המותר הקבוע באמנה. דהיינו,
23 הביטוי "השבה" הכלול בו לא נועד להבחין בין נזק ממוני לנזק בלתי ממוני, אלא להבחין
24 בין פיצויים, שתכליתם השבת מצב הניזוק לקדמותו, שאותם ניתן לפסוק בהתאם לאמנה
25 לבין פיצויים, שתכליתם חורגת מעקרון זה, כגון פיצויים שנועדו להענשת המזיק, אשר
26 פסיקתם נמנעת על ידי האמנה. "אין בהוראה זו שלילה מפורשת של אפשרות פסיקת נזק



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 עקיף או בלתי ממוני ואין להוסיף מגבלה זו על דרך הפרשנות, ובכך לשלול מנוסעים,
2 במקרים המתאימים, את זכאותם לפיצוי בגין עוגמת נפש ממשית שנגרמה להם."
3 לפני סיום סקירה זו, אציין, כי לא נעלמה מעיני עמדתו של כבוד השופט א' צימרמן בתא"מ
4 (ת"א) 65439-03-17 ברמי נ' קרן הדריים בע"מ (25.7.2017), ראו סעיף 18 לפסק הדין, אשר
5 ככל שירדתי לסוף דעתו, סבור כי אין מקום לפסיקת נזק לא ממוני אינדיבידואלי על פי אמנת
6 מונטריאול בקשר עם איחור בטיסה משעה שהמחוקק חוקק את הוראות חוק שירותי תעופה,
7 (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), תשע"ב-2012, שהוא חוק צרכני שנועד
8 לתת מענה אחיד לסוגיית האיחור בטיסה. אולם, בהתחשב בכך שעסקינן בעוגמת נפש
9 כתוצאה מאיחור בהגעת המזוודה, הרי שאותו חוק לא חל על סוגיה זו וממילא הדרך היחידה
10 לקבלת פיצוי בגין איחור בהגעת מזוודה היא על פי אמנת מונטריאול.

מסקנה

11
12 77. מכל האמור לעיל עולה כי על פי ההלכה המחייבת בדין הישראלי פורש סעיף 17 לאמנת האג
13 כמאפשר פיצוי בגין נזק נפשי ועוגמת נפש במופרד וללא קשר לקיומו של נזק גופני.

14 78. כפי שהוסבר לעיל, אמנת מונטריאול לא שינתה את הביטוי הרלבנטי בסעיף 17(1) "חבלה
15 גופנית" (bodily injury או lesion corporelle), אולם מן הדיונים וניירות העבודה של
16 הכנס, שבו עוצבה האמנה עולה, שלנוכח חילוקי הדעות בין המדינות בכל הנוגע ל"נזק
17 הנפשי", הרי לא נעשה תיקון בביטוי, אך כל מדינה תוסיף ותחזיק בפרשנות שנתגבשה בדינה
18 המקומי. כלומר בשל חוסר הסכמה בין המדינות שהתייצבו לכנס, הרי למרות שהעיקרון
19 הרצוי הוא אחידות בפרשנות בין המדינות החתומות, הרי שבעניין זה מנסחי האמנה וויתרו
20 על האפשרות להגיע לאחדות, כאשר ידוע היה שיש פרשנויות שונות בין המדינות, וכך נותרנו
21 עם פרשנות הדין המקומי, כפי שהתגבשה לגבי הביטוי "חבלה גופנית" באמנת וורשה. אציין,
22 למעלה מן הנדרש, כי לאפשרות כזו התייחס כבוד השופט ברק בפסק דין המיעוט שהובא
23 לעיל בפס"ד טייכנר.

24 79. לכן סעיף 17(1) לאמנת מונטריאול אינו מהווה שינוי בהלכה בישראל, שנקבעה בפס"ד דדון,
25 והמונח "חבלה גופנית" המופיע שם, נותר על פי פרשנות פס"ד דדון, כולל נזק נפשי.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

- 1 80. השאלה הנוספת שהתעוררה היא האם הסיפא לסעיף 29 לאמנת מונטריאול משנה ומצמצמת
2 את היכולת לפסוק נזק נפשי. גם בעניין זה אפשר ללמוד מכך שהנושא לא עלה במסגרת
3 הדיונים בניסוח האמנה לעניין הנזק הנפשי, שהתרכזו במונח "חבלה גופנית", שבסעיף 17,
4 כי בניסוח סעיף 29 לא הייתה כוונה לצמצם את המונח "חבלה גופנית" מעבר לצמצום
5 שממילא כל מדינה לקחה על עצמה. הכוונה הייתה למנוע פסיקת סכומים שהם בגדר עונשים
6 וקנסות ואינם בגדר "השבה" על פי דיני הנזיקין.
- 7 "השבה" על פי דיני נזיקין כוללת גם פיצוי לנזק נפשי.
- 8 הביטוי non-compensatory damages משמעו פיצוי שאינו מבוסס על נזק [ראו ברע"א
9 3836/15 לוי יצחקי נ' Liberty Mutual Insurance Europe Limited (9.11.2015)
10 בסעיף 5] וכך גם יש לפרש את הביטוי בהקשר בו הוא נמצא בסעיף 29 העוסק בפיצויים
11 עונשיים למיניהם. במשפט הישראלי מזה שנים רבות "נזק" כולל גם נזק נפשי (ראו למשל
12 המונח "נזק" בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975: "נזק גוף" - מוות,
13 מחלה, פגיעה או ליקוי גופני, נפשי או שכלי...") והוא בר השבה בדרך של פיצוי כספי ולכן
14 פיצוי שאינו מבוסס על השבה, משמעו פיצוי שאינו מבוסס על נזק, ולכן אינו כולל נזק נפשי.
- 15 81. יחד עם זאת, גם על פי הפרשנות הנראית בעיני והמקבלת כי "נזק נפשי" (לרבות עגמת נפש)
16 נכלל בגדר הנזק בר הפיצוי לפי סעיף 17(1) לאמנת מונטריאול, אין משמעה כי הסכום הכולל,
17 אשר ייפסק בגין הנזק, יכול לעלות על הסכום המרבי (המקסימלי) הקבוע באמנה.
- 18 משהאמנה קבעה סכום מרבי כולל, שבגיננו יכול ויפוצה הנוסע הרי שבכך יש הבעת עמדה
19 והתייחסות של החותמות על האמנה, כי זהו גדר הסיכון שעל חברת התעופה לקחת על
20 עצמה. בהקשר זה הגדילה האמנה עשות וקבעה סוג מיוחד של מטבע בינלאומי, שישמש
21 אמת מידה לחישוב הסכום "Special drawing rights" שערכו מבוסס על ממוצע של
22 מספר מטבעות בינלאומיים (דולר ארה"ב, יורו, יואן סיני, ין היפני והפאונד הבריטי).
- 23 נזכיר שאמנת מונטריאול מגבילה את יכולת חברות התעופה לקבוע הסדרי אחריות ספציפיים
24 המיטיבים עם חברות התעופה, ומכפיפה את כל חברות התעופה למשטר אחיד של אחריות
25 ופיצוי הכולל בחלקו אחריות מוחלטת ובחלקו מעין היפוך נטל (כמובן שחברת התעופה



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 רשאית לקבוע הסדר המיטיב עם הנוסעים ובהקשר לכך האמנה מהווה את דרישות
2 המינימום). אמנת מונטריאול אף הרחיבה את גבולות האחריות של חברות התעופה לאחר
3 הביקורת הרבה שהייתה על האחריות המצומצמת יותר שנקבעה באמנת וורשה. יחד עם זאת,
4 ועל מנת להגן על חברות התעופה, ובהתחשב בכך שבכל יום ברחבי העולם טסות עשרות
5 אלפי טיסות, נקבע גבול עליון לפיצוי, אשר נועד לאזן את האחריות הרחבה שנקבעה, כפי
6 שנעשה בחקיקה גם במקרים אחרים של הטלת אחריות מוחלטת או מוגברת (ראו לדוגמא את
7 חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים). לפיכך חובה לכבד את גבולות הפיצוי שנקבעו, משום
8 שהפיצוי מהווה חלק מהסדר כולל ואין לפרוץ את ההסדר רק מצדו האחד.

9 לכך יש להוסיף את המובן מאליו, שמדובר בסעיף הקבוע בגדר האמנה, שהוא כחוק הקובע
10 סכום מרבי לאירוע, אשר לא ניתן לפסוק מעליו, ובנוסף, עסקינן בעילה ייחודית המוסדרת
11 כמקשה אחת בגדר האמנה, בדומה לסוגיית ההתיישנות, כך גם בסוגיית הפיצוי המרבי
12 לאירוע.

13 הסכום הקבוע לפיצוי לכל נוסע הוא 1,131 זכויות משיכה מיוחדות שערכן כ- 1,800 דולר
14 ארה"ב דהיינו כ- 6,300 ₪ לכל נוסע (ראו סעיף 13 לעיקרי הטיעון מטעם חברת התעופה).

15 בית המשפט קמא חייב בפיצוי סך כולל לשני הנוסעים של 9,500 ₪, מתוכם 5,000 ₪ בגין
16 עוגמת נפש, הרי שהדבר הוא בגדר המותר על פי הסכום המכסימלי שקבעה האמנה.

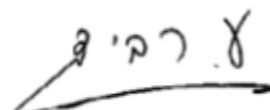
סוף דבר

17
18 82. לו דעתי תשמע כי אז יידחה הערעור.

19 83. המערערת תשלם למשיבים הוצאות משפט בסך של 10,000 ₪.

20 84. המזכירות תעביר למשיבים על חשבון הוצאות את הפיקדון שהפקידה המערערת על
21 פירותיו.

22
23
24


עינת רביד, שופטת



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

השופט ישעיהו שנלר- סג"נ:

1

2 1. אני מצטרף לאמור בחוות דעתה המקיפה של חברתי כב' השופטת עינת רביד, אשר סקרה את
3 הוראות הדין השונות וכך גם את הפסיקה, הן בארץ והן מחוצה לה, ובמיוחד התייחסות
4 הפסיקה בארה"ב, לפסק הדין בע"א 20/83 דדון נ' איר-פרנס נתיבי אוויר צרפתיים, פ"ד
5 לח(3) 785 (להלן: עניין דדון), ולאור האמור מצאה לנכון לדחות את הערעור. כך גם מקובלת
6 עלי המסקנה לפיה מחד גיסא תוכר אותה עוגמת נפש כתוצאה מהעיכוב, ומאידך גיסא, גם
7 האמור כפוף לתקרת הפיצוי.

8 2. סבורני כי יש מקום לבחון את הוראות סעיף 17 לאמנת ורשה והמקבילה לסעיף 17(1) באמנת
9 מונטריאול בהבדל מסעיף 19 לאמנת מונטריאול, הוא הסעיף עליו התבססה התביעה מושא
10 הערעור.

11 הסעיפים הראשונים דומים לאותן הוראות בחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, תשל"ה-
12 1975, שעניינן אחריות מוחלטת תוך שימוש במינוח של פעולת עליה למטוס או ירידה ממנו.
13 עם זאת, המונח באמנה מצמצם, לכאורה, את האחריות וזאת בהתייחס ל"נזק שנגרם במקרה
14 של מוות, פציעה או כל חבלה גופנית...", ואשר על כן התעוררה השאלה האם אותו נזק נפשי
15 נכלל בחבלה הגופנית, אך זאת בהתייחס לשאלת העילה. בהתאם, נקבע אשר נקבע בעניין
16 דדון.

17 שונים הדברים בכל הקשור לאחריות המוביל בהתאם לסעיף 19 לאמנת מונטריאול כאשר
18 העילה הינה איחור "... של נוסעים, כבודה או מטען...", וכאשר לכאורה אין מגבלה לגבי סוג
19 הנזק והיקפו, להבדיל מתקרת הפיצוי.

20 בעניין זה, ובניגוד לסעיפים דלעיל, לא מדובר על אחריות מוחלטת אשר עילתה כמפורט
21 לעיל, אלא ניתנה האפשרות למוביל להשתחרר מאחריות זו אם אכן יוכיח שנקט באמצעים
22 שהיו עשויים להידרש באופן סביר למנוע את הנזק.

23 דומה כי יש מקום, לבחון כל סוגיה לכשעצמה. בלשון אחרת, יכול וגם לשיטת המצמצמים
24 את היקף העילה של "חבלה גופנית", לא יהיה מקום לצמצם את הנזק בעילת האיחור,
25 ובמיוחד שאינו כולל מגבלה לכאורית.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 לא התעלמתי מהשאלה אשר כביכול הוצבה, האם בכלל יש מקום להכיר בנזק נפשי כנזק
2 הנכלל באמנות בין כנזק נפרד לחלוטין ובין כנזק כתוצאה מפגיעה גופנית ויתכן ובדומה
3 להלכה הידועה ברע"א 444/87 אלסוחה נ' עיזבון המנוח דוד דהאן ז"ל, פ"ד מד(3) 397.
4 מכל מקום אם הפסיקה הרחיבה והכירה בנזק נפשי בין בנפרד ובין כנזק נוסף, בעת שמדובר
5 בעילת הפיצוי, על אחת כמה וכמה בעת שמדובר בהיקף וסוג הנזק בעילת האיחור.
6 ייתכן ולכך כוונו הדברים בת.א. (ראשל"צ) 955/08 שרליט נ. השטיח המעופף בע"מ
7 (6.12.2010) פסקאות 64 ו-65 ואשר הובא בע"א (חי) 1346/05 איבריה נתיבי אויר ספרדיים
8 בע"מ נ' לורבר (9.4.2006).

9

10 לבסוף, דומה כי מעת שהדין הפנימי הכיר גם הכיר בנזק נפשי כנזק בר פיצוי, לרבות בגדר
11 השבת המצב לקדמותו, גם לא חל הסייג האחר שבסעיף 29 לאמנת מונטריאול, בהתייחס
12 לפיצוי זה.

13

14 3. יוער כי לעיתים הנזק "הנפשי" דהיינו אותה עוגמת הנפש בגין איחור, עולה עשרות מונים
15 מעיכוב של העדר כבודה וכד' ואין מקום כי מוביל שלא הצליח לעמוד בנטל הפוטרו
16 מאחריות לא יפצה את הניזוק בגין עוגמת הנפש, אך כאמור תוך מגבלת תקרת הפיצוי.

17

18

ישעיהו שנלר, סג"נ, שופט
אב"ד

19

20

21

השופט קובי ורדי, סג"נ:

22

23

24

אני מצטרף ל"טיסתה" של חברתי השופטת רביד ליעד חדש ומאתגר בעולם התעופה והמשפט
ול"כבודה" שהותירה כבודה (כבוד השופטת) בסיומה. כך גם אני מצטרף להערותיו של השופט
שנלר.



בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לערעורים אזרחיים

רת"ק 17-07-23465 איבריה איירליינס נ' פלישר פלד ואח'

1 לטעמי במקרה זה התוצאה המצויה הינה גם התוצאה הרצויה, המאוזנת והצודקת, שכן מחד היא
2 מאפשרת פיצוי בגין עגמת נפש ומאידך מגבילה פיצוי זה לתקרה הקבועה באמנה .
3
4

קובי ורדי, סג"נ, שופט

5

6

7

8

הוחלט בהתאם לפסק דינה של כבוד השופטת רביד.

9

10

המזכירות תמציא פסק הדין לבאי כוח הצדדים.

11

12

ניתן היום, כ"ב חשוון תש"פ, 20 נובמבר 2019, בהעדר הצדדים.

13

14

15

16

17

18

19

עינת רביד, שופטת

קובי ורדי, סג"נ,
שופט

ישעיהו שנלר, סג"נ,
שופט- אב"ד

20