



רשומות

הצעות חוק

30 ביולי 1979

1412

ו' באב תשל"ט

צמוד

251	חוק התובלה האוירית, תשל"ט-1979
259	חוק שיפוט בתי דין יהודים קראים (נישואין וגירושין), תשל"ט-1979
260	חוק לתיקון פקודת המכס (מס' 9), תשל"ט-1979

מתפרסמת בזה מטעם הממשלה הצעת חוק התובלה האוירית:

מבוא

חוק התובלה האוירית, תשכ"ב-1962 (להלן - חוק תשכ"ב), הכשיר את הכלים התחיקתיים לאימוץ הוראות האמנה לאיחוד כללים מסויימים בדבר תובלה בין-לאומית באויר, נתתמה כוורשה כיום 12 באוקטובר 1929 (להלן - אמנת ורשה) הוראות הפרו-טוקול שתיקן את אמנת ורשה. שנתתם בהאג ביום 28 בספטמבר 1955 (להלן - פרוטוקול האג). ישראל אישרה שתי אמנות אלה והן נכנסו לתוקף לגביה.

עם כניסת האמנות האמורות לתוקף לגבי ישראל, הוחלו בכל הנוגע לאחריות מוביל אוירי כלפי נוסעים ובעלי מטענים וכבודה בכלי טיס שהוא מפעיל בתובלה בינלאומית, דיני בזיקין מיוחדים, שלפיהן -

(1) מוביל אוירי אחראי לנזק שנגרם לנוסע או לבעל מטען או כבודה, זולת אם יוכיח המוביל כי הוא, עובדיו וטוכניו נקטו בכל האמצעים ההכרחיים כדי למנוע את הנזק;

(2) אחריותו של המוביל האוירי לתשלום פיצויים מוגבלת עד כדי סכום, שבוטא בפרנק פואנקרה (פרנק זהב), של כ-16,600 דולר לנוסע, כ-16.6 דולר לק"ג מטען וכ-333 דולר לכבודה היד של נוסע;

(3) המוביל האוירי אינו זכאי ליהנות מההגבלה הכספית של אחריותו אם הנזק נבע מהתנהגות רעה מדעת מצידו;

(4) הוראות אמנת ורשה ופרוטוקול האג חלות גם על תובלה פנים ארצית בישראל. אולם שר התחבורה הוסמך לשנות מספר הוראות באמנות ובחוק ולהתאימן לתנאי המיוחדים של ישראל.

מאז נחקק חוק תשכ"ב, נכרתו מספר אמנות בין-לאומיות נוספות המתקנות את אמנת ורשה ופרוטוקול האג. המדובר באמנה שנתממה בגואדלהרה בשנת 1961, בפרוטוקול שנתמם בגואטמלה סיטי בשנת 1971 וב-4 פרוטוקולים נוספים שנתממו במונטריאול בשנת 1975. אמנות אלה משנות באורח משמעותי את הוראות אמנת ורשה ופרוטוקול האג. אכן, אף אחת מכל האמנות האלה, משנת 1961 ואילך, עוד לא קיבלה תוקף בין-לאומי.

להלן עיקרי השינויים לפי האמנות:

(1) המוביל האוירי יהיה אחראי אחריות מוחלטת לגוף שנגרם לנוסע, למטען או לכבודה, לעומת "חוקת אחריות" שנקבעה באמנת ורשה ובפרוטוקול האג;

(2) גבול אחריותו של המוביל לנוסע הועלה מכ-16,600 דולר עד כדי כ-125,000 דולר; גבול אחריותו של המוביל לכבודה יהיה כ-1,250 דולר; מטבע ההתייחסות החלפה למטבע של קרן המטבע הבין-לאומית — זכויות משיכה מיוחדות — במקום הפרנק פואנקרה;

(3) גבול אחריותו של המוביל האוירי לא יהיה ניתן לפריצה אלא אם יוכח כי הגוף אירע בכוונה תחילה או ביודעין מצד המוביל האוירי;

(4) כל מדינה שהיא צד לאמנות הוסמכה לקבוע שיטה לקביעת סכום פיצויים גבוה יותר מהקבוע באמנות, כתנאי שאחריותו של המוביל האוירי לא תעלה על האחריות שנקבעה באותן אמנות; עקרונות האחריות המוחלטת וגבול האחריות, החלים בהתאם לאמנת ורשה ולפרוטוקול האג על המוביל האוירי שהוא צד לחוזה עם הנוסע או עם שוגר המטען, יחולו גם על המוביל האוירי בפועל, במקרה שבו קיימת הבחנה בין המוביל החוזי לבין המוביל בפועל (כגון בטיסת שכר).

מטרת החוק המוצע בזה היא להכשיר את הכלים התחיקתיים לאימוץ האמנות והפרוטוקולים שנכרתו מאז נחקק חוק תשכ"ב, ולהחיל הוראותיהם בישראל על תובלה בין-לאומית כאשר ישראל תאשרר אמנות אלה והן יקבלו תוקף.

על תובלה פנים ארצית ועל תובלה שהאמנות אינן חלות עליה, מחיל החוק המוצע, באורח מיידי, את הוראות אמנת ורשה כפי שתוקנה על ידי כל הפרוטוקולים ועל ידי אמנת גואדלהרה, אולם שיעור הפיצויים יהיה השיעור שהוא בתוקף כיום, כל עוד לא נכנסו לתוקף לגבי ישראל פרוטוקול גואטמלה או הפרוטוקול השלישי.

החוק המוצע יבטל את חוק תשכ"ב ויבוא במקומו.

החלת הוראות האמנות בישראל תקנה לציבור המשתמשים בתובלה האוירית זכויות מפליגות: הנוסע ובעל המטען יהיו פטורים מהחובה להוכיח כוונה או רשלנות מצד המוביל, ותקרת אחריותו הכספית של המוביל האוירי תוגדל באורח משמעותי; מצד אחר, יהנו המובילים האויריים מבטחון יחסי כתוצאה מכך שתקרת האחריות לא תהיה ניתנת לפריצה.

חוק התובלה האוירית, תשל"ט-1979

הגדרות

1. בחוק זה –
 - "אמנת ורשה" – האמנה לאיחוד כללים מסויימים בדבר תובלה בין-לאומית באוויר, שנחתמה בורשה ביום 12 באוקטובר 1929 ופורסמה ברשומות¹;
 - "פרוטוקול האג" – הפרוטוקול המתקן את אמנת ורשה, שנחתם בהאג ביום 28 בספטמבר 1955 ופורסם ברשומות²;
 - "אמנת גואדלהרה" – האמנה המוספת לאמנת ורשה בדבר תובלה בין-לאומית באוויר המבוצעת בידי אדם שאינו המוביל לפי ההסכם, שנחתמה בגואדלהרה ביום 18 בספטמבר 1961;
 - "פרוטוקול גואטמלה" – הפרוטוקול המתקן את אמנת ורשה ואת פרוטוקול האג, שנחתם בגואטמלה ביום 8 במרץ 1971;
 - "הפרוטוקול הראשון" – הפרוטוקול הנוסף מס' 1 המתקן את אמנת ורשה, שנחתם במונטריאל ביום 25 בספטמבר 1975;
 - "הפרוטוקול השני" – הפרוטוקול הנוסף מס' 2 המתקן את אמנת ורשה כפי שתיקן אותה פרוטוקול האג, שנחתם במונטריאל ביום 25 בספטמבר 1975;
 - "הפרוטוקול השלישי" – הפרוטוקול הנוסף מס' 3 המתקן את אמנת ורשה כפי שתיקנו אותה פרוטוקול האג ופרוטוקול גואטמלה, שנחתם במונטריאל ביום 25 בספטמבר 1975;
 - "הפרוטוקול הרביעי" – הפרוטוקול מס' 4 המתקן את אמנת ורשה כפי שתיקן אותה פרוטוקול האג, שנחתם במונטריאל ביום 25 בספטמבר 1975;
 - "האמנה" – אמנת ורשה, פרוטוקול האג, אמנת גואדלהרה, פרוטוקול גואטמלה, הפרוטוקול הראשון, השני, השלישי והרביעי, הכל לפי תחולתם;
 - "שטח של מדינה" – לרבות שטחים שהיא מייצגת אותם כיחסי החוץ שלהם;
 - "תובלת-פנים" – תובלה אוירית שמקום היציאה והיעוד שלה נמצאים לפי תנאי ההסכם בין הצדדים בשטחה של ישראל, ולא הוסכם בו על חניה מחוץ לישראל;
 - "תובלה מחוץ לאמנה" – תובלה אוירית שסעיפים 2 עד 4 אינם חלים עליה ודיגי מדינת ישראל חלים עליה, אך היא אינה תובלת פנים.

תובלה בין מדינות שהן צדדים לאמנת ורשה

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

דבריו הסבר

של מונטריאל נכרתו לאחר חקיקת חוק תשכ"ב. הגדרת "שטחה של המדינה" משקפת את תוכן האמור בסעיף 40 לאמנת ורשה, שהוכנס בה בפרוטוקול האג.

2 סעיף 2 אמנת ורשה קובעת, בין השאר, כי המוביל האוירי ישא באחריות לנוק שגורם במקרה של מות, פציעה או חבלה גופנית לנוסע, ובמקרה של

1. סעיף 1 אמנת ורשה ופרוטוקול האג דנים כיחסים החוזיים שבין מוביל אוירי לבין נוסעים בכלי טיס ושוגרי טובין בו, וקובעים את מידת האחריות כלפי-הם. האמנה והפרוטוקול הוגדרו בחוק התובלה האוירית, תשכ"ב-1962 (להלן – חוק תשכ"ב), ואומצו בישראל בהתאם לקבוע בסעיפים 2 ו-3 לחוק תשכ"ב. אמנת גואדלהרה, פרוטוקול גואטמלה וארבעת הפרוטוקולים

1 כ"א 244, כרך 8, עמ' 479.
2 כ"א 244, כרך 8, עמ' 523.

תובלה בין מדינות
שהן צדדים
לפרוטוקול האג

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

הודעה ברשומות
על כניסה לתוקף

4. שר התחבורה רשאי להודיע ברשומות על כניסת אמנת גואדלהרה, פרוטוקול גואטמלה, הפרוטוקולים הראשון, השני, השלישי והרביעי, כולם או מקצתם, לתקפם לגבי מדינת ישראל, ומשהודיע כך, יחולו הוראותיהם של אלה שניתנה עליהם ההודעה על תובלה אווירית בהתאם לקבוע בהם, והם יפורסמו ברשומות.

דברי הסבר

של טיסות שכר, או כאשר בהתאם להסדר בין מובילים אוויריים מבצע את התובלה האווירית מוביל שלא נוצרו בינו לבין הנוסע או השוגר קשרים חוזיים - המוביל החוזי מוגן וחלה לגביו שיטת אחריות המגינה על הנוסע או על השוגר, ואילו המוביל בפועל אינו מוגן כלל וחלה עליו שיטת אחריות שונה. אמנת גואדלהרה משווה את מעמדם של המוביל החוזי ושל המוביל בפועל.

האמנה נכנסה לתוקף ביום 1 במאי 1964 ואושררה על ידי 54 מדינות. ישראל עומדת לאשרר את האמנה בעתיד הקרוב.

ב. פרוטוקול גואטמלה בא להנהיג חידושים אחדים:

(1) האחריות הכספית המירבית של המוביל האווירי כלפי נוסע תועלה מכ-16,600 \$ בפרוטוקול האג לכ-100,000 \$.

(2) מדינה החפצה בכך רשאית לקבוע שיטה משלימה שתבטיח את זכותו של הנוסע הנפגע לקבל פיצוי גבוה יותר מהגבול האמור, וזאת בלי שהדבר ישפיע על אחריותו הכספית של המוביל האווירי. השיטה היא גביית סכום מסויים מכל נוסע וצבירתו בקרן מיוחדת שתאפשר לפצות כל נוסע בסכום מסויים מעל לסכום שהוא יכול לקבל מהמוביל האווירי.

(3) המוביל האווירי יהיה אחראי אחריות מוחלטת ולא תעמוד לרשותו כל טענת הגנה מלבד שתיים: רשלנות תורמת ומצב בריאותו של הנוסע.

(4) תקרת האחריות של המוביל כאמור לעיל לא תהא ניתנת לפריצה, חזאת לעומת הכלל החל היום, שלפיו העדר פריטים מסויים בכרטיס הנוסע מבטל את גבול האחריות של המוביל. יתר על כן, גבול האחריות של המוביל יחול על תביעות כלשהן, מכל מקור שהוא. רק במקרה שבו תוכח כוונה מצד המוביל, תהיה תקרת האחריות ניתנת לפריצה.

אימוץ הוראות פרוטוקול גואטמלה יקנה לנוסעים זכויות מפליגות בכל הנוגע להוכחת אחריות המוביל ולסכום הפיצויים שהם יהיו זכאים לקבל, ומצד אחר הוא יקנה זכויות חשובות גם למוביל האווירי בכל הנוגע להגבלת אחריות שאינה ניתנת לשבירה בכל הנסיבות. איזון זה

השמדה, אבדן או היוק לכבודה ולמטען, אלא אם המוביל יוכיח כי הוא או עושי דברו נקטו בכל הצעדים ההכרחיים כדי למונע את הנוק. אחריותו הכספית של המוביל כלפי כל נוסע הוגבלה עד כדי סכום של 8,300 \$, המבוטא בפראנקים פואנקרה (פרנק זהב).

אחריותו הכספית של המוביל לכבודה רשומה ולמטען הוגבלה לסכום של כ-16.6 \$ לק"ג, ולכבודה ברשות הנוסע - עד סכום של כ-333 \$ לנוסע. עוד נקבע באמנת ורשה כי המוביל לא ייהנה מההגבלה הכספית של אחריותו אם הנוק נבע מהתנהגות רעה מדעת מצדו.

ישראל אישררה את אמנת ורשה ביום 8 באוקטובר 1949, והיא נכנסה לתוקף לגביה ביום 6 בינואר 1950.

הוראות אמנת ורשה הוחלו בישראל על פי הוראות סעיף 2 לחוק תשכ"ב.

סעיף 3 פרוטוקול האג תיקן את אמנת ורשה בעיקר בהכפלת אחריותו הכספית המירבית של המוביל כלפי כל נוסע, מ-8,300 \$ ל-16,600 \$; חוקת אחריותו של המוביל שנקבעה באמנת ורשה, לא שונתה.

לפי סעיף 3 לחוק תשכ"ב הוחלו הוראות פרוטוקול האג בישראל, על פי הודעת שר התחבורה ברשומות, החל ביום כ"ח בחשוון תשכ"ה (3 בנובמבר 1964); ראה י"פ תשכ"ה, עמ' 78.

סעיף 4 הפרוטוקולים והאמנה שסעיף 4 דן בהם אינם בתוקף עדיין בישראל; כשיכנסו לתוקף ושר התחבורה יודיע על כך ברשומות, יחולו הוראותיהם בישראל. להלן עיקריהם:

א. אמנת גואדלהרה באה להסדיר את אחריותו של המוביל האווירי שאינו המוביל החוזי, דהיינו שלא נוצר קשר חוזי בינו לבין הנוסע או בינו לבין שוגר המטען.

אמנת ורשה, כפי שתוקנה על ידי פרוטוקול האג, מסדירה כאמור את היחסים החוזיים בין המוביל האווירי לבין הנוסע ושוגר המטען, מטילה על המוביל אחריות ומקנה לו הגנות. לעומת זאת לא הוטלה אחריות כזו על המוביל בפועל שאינו קשור בקשרים חוזיים עם הנוסע והשוגר.

נוצר מצב שבו כאשר קיימים שני מובילים אלה - כגון במקרה של השכרת המטוס עם צוותו לאחר, במקרה

5. (א) על תובלת פנים ותובלה מחוץ לאמנה יחולו הוראות האמנה שפורסמו ברשומות, בכפוף לאמור בסעיף 8 ובתיאומים לפי הענין, אולם –

(1) שיעור הפיצויים שניתן להטיל על המוביל יהיה בגבול השיעור הקבוע באמנת ורשה כפי שתוקנה על ידי פרוטוקול האג;

(2) משהודיע שר התחבורה ברשומות לפי סעיף 4 על כניסתם לתוקף של פרוטוקול גראטמלה או של הפרוטוקול השלישי, יהיה שיעור הפיצויים כאמור באותם פרוטוקולים, לפי הענין.

(ב) לענין תחולת האמנה על תובלה מחוץ לאמנה, כל מקום כאמנה שמדובר בו בבעל האמנה יתפרש ככולל כל מדינה שבה מצוי מקום היציאה או מקום היעוד לפי הסכם התובלה, אף שאינה צד לאמנה.

דברי הסבר

ה. הפרוטוקול השלישי יביא בפרוטוקול גראטמלה שינוי כגון זה שהביאו הפרוטוקולים הראשון והשני באמנת ורשה ובפרוטוקול האג: במקום הפרנק פואנקרה כמטבע התייחסות שבה נקבעו סכומי הגבלת האחריות של המור – ביל האירי, יבואו זכויות המשיכה המיוחדות.

ו. הפרוטוקול תרביצי, המתקן את אמנת ורשה כפי שתוקנה על ידי פרוטוקול האג, מתקן את הסעיפים העוסקים באחריות מוביל אירי כלפי מטענים ובענינים אחרים, כלהלן:

(1) מסמכי המטען בכל הנוגע לתיעוד המטען האירי – כדי להכשירו לעידן המחשבים ולכר מניות הגדלות והולכות של מטען אירי המחייבות אימוץ שיטות שינוע וניטול חדישות;

(2) שיטת האחריות – שיטת האחריות המוחלטת והבלתי ניתנת לפריצה בכל הנוגע למטען, כדוגמת פרוטוקול גראטמלה שאימץ שיטה זו לגבי נוסעים וכבודה. לרשות המוביל עומדות ארבע הגנות בלבד הקשורות בטיב המטען, באריותו, ובנוק הנגרם כתוצאה ממלחמה או סכסוך מזוין או כתוצאה ממעשה או מחדל של השלטונות. לא חל שינוי בגבול האחריות שנקבע בפרוטוקול האג, העומד על סכום של כ-20 דולר (או 17 SDR) לק"ג מטען. בכל הנוגע לאחריות המוביל במקרה של איחור בתובלה האוירית הושארה חזקת אחריותו של המוביל, אולם המוביל יכול להשתחרר מאחריות אם הוא מוכיח כי נקט בכל האמצעים כדי למנוע את הונוק. אולם אם המטען עצמו ניזוק כתוצאה מהאיחור, המוביל אחראי אחריות מוחלטת.

ישראל עדיין לא אישרה את הפרוטוקול הרביעי.

5 סעיף אמנת ורשה, אמנת גואדלהרה והפרוטוקול לים השונים המתקנים את אמנת ורשה חלים על תובלה אוירית בין-לאומית בלבד, דהיינו על תובלה בין שתי מדינות שתן צדדים לאחד או יותר ממסמכים בין-לאומיים אלה.

יבא לכך שהחלת הוראות פרוטוקול גראטמלה לא תגרום להגדלה משמעותית של ההוצאות לתשלום פרמיות לביטוח אחריותו של המוביל האירי.

ג. הפרוטוקול הראשון, המתקן את אמנת ורשה, מחליף את יחידת המטבע הקבועה בסעיף 22 לאמנת ורשה כמדר התקרה לסכום הפיצויים, מפרנק פואנקרה ליחידת המטבע של קרן המטבע הבין-לאומית – זכויות המשיכה המיוחדות (פרנק פואנקרה הוא פרנק זהב צר-סתי המכיל 65.5 מיליגרם זהב שמידת זכותו היא 900 לאלף). החלפת יחידת המטבע נעשתה לאור העובדה שב-1971 בוטלה העמדת המטבע בעולם לזהב, ובמקומה באה הצמדת המטבע לזכויות המשיכה המיוחדות של קרן המטבע הבין-לאומית, מטבע המורכבת מסל של 16 מטבעות של מדינות התברות בקרן ושתרמו לפחות אחת אחת מהמסחר העולמי. מכאן שיעוד שערכו הרשמי של הזהב נע בתנודות משמעותיות, הרי ערכה של יחידת המטבע של קרן המטבע הבין-לאומית – זכויות המשיכה המיוחדות – הינו יציב ביותר.

ממשלת ישראל אישרה את הפרוטוקול הראשון ביום 14 באוגוסט 1978, ושר התחבורה הוסמך בסעיף 6 לחוק התובלה האוירית (תיקון), תשל"ח-1978, להודיע ברשומות על כניסתו לתוקף לגבי מדינת ישראל, ועד אז לקבוע בצו, בהתייעצות עם נגיד בנק ישראל ובאישור ועדת הכספים של הכנסת, כי במקום הסכומים הקבועים באמנה והמבוטאים במטבע חוץ יבואו סכומים שייקבעו ושהיו מבוטאים בזכויות משיכה מיוחדות. בהתאם לכך התקין שר התחבורה את צו התובלה האוירית (זכויות משיכה מיוחדות); ראה ק"ת תשל"ט, עמ' 169.

ד. הפרוטוקול השני, המתקן את אמנת ורשה כפי שתוקנה על ידי פרוטוקול האג, ביטל את ההתייחסות לפרנק פואנקרה בפרוטוקול האנוקבע במקומו התייחסות לזכויות המשיכה המיוחדות. ממשלת ישראל אישרה ביום 14 באוגוסט 1978 גם את הפרוטוקול השני ואף עליו חלה ההסמכה הנ"ל לפי חוק התובלה האוירית (תיקון), תשל"ח-1978.

6. (א) שר התחבורה, בהתייעצות עם שר המשפטים ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, יקבע הוראות להשלמת דמי גזק שישולמו לתובע לפי הוראות האמנה למקרה של מוות או פגיעה גופנית; התקנות יקיימו, בין השאר, תנאים אלה:

- (1) לא תוטל בהן חובה נוספת לתשלום פיצויים על המוביל, עובדיו וסוכניו, מעבר לחובה כאמור באמנה;
- (2) מותר לתייב בהן מובילים לגבות בישראל דמי השתתפות מנוסעים, אך לא תוטל בהן חובה נוספת על מובילים;
- (3) לא תהא בהן הפלייה בין מובילים כאשר לנוסעים הנוגעים בדבר, וההטבות שיוענקו לנוסעים על פי התקנות יינתנו להם, יהא המוביל שהולך אותם אשר יהא;
- (4) כל אדם שנגרם לו גזק עקב מותו של נוסע ששילם דמי השתתפות או עקב פגיעה בגופו, יהא זכאי להטבות על פי התקנות.

(ב) הסדר להשלמת דמי גזק לפי סעיף זה, שלפיו ישתתפו נוסעים בדמי השתתפות למימונו, ייראה בכל מקרה כביטוח לענין חוק הפיקוח על עסקי ביטוח, תשי"א-1951.

דברי הסבר

סעיף 4 ויודיע על כניסת פרוטוקול גואטמלה או הפרו-טוקול השלישי לתקפם לגבי ישראל, ואז יהיה שיעור הפי-צויים השיעור שנקבע באותם פרוטוקולים.

סעיף 6 לפי סעיף 35א לאמנת ורשה כפי שתוקנה בפרוטוקול גואטמלה, רשאית כל מדינה לקבוע שיטה שלפיה יהיה הנוסע זכאי לפיצויים בסכום מיום מוגדלים מעל ומעבר לסכומים שנקבעו בגבול האחר-ריות של המוביל האווירי, אולם בלי לפגוע בגבול האחר-ריות של המוביל, בין במישרין ובין בעקיפין. כאותו סעיף נקבעו מספר הנחיות מהיבות לקביעת השיטה האמורה.

מוצע להסמיך את שר התחבורה, בהתייעצות עם שר המשפטים ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, לקבוע הוראות להשלמת דמי גזק שישולמו לתובע כאמור בסעיף 35א לאמנת ורשה כאמור. הנחיות שנקבעו בסעיף המוצע שאובות מסעיף 35א האמור.

יש להניח שהשיטה שתיקבע תנהיג מעין ביטוח וולונ-טרי, שלפיו יגבו המובילים האוויריים סכום מסוים מכל נוסע שיהפוך בכך, וכלל הסכומים שייגבו יצטברו בקרן מיוחדת שתפצה את הנוסע שתרום לקרן בסכום מסוים מעל ומעבר לסכום שהוא זכאי לקבל מהמוביל האווירי. הסדר זה ייראה כביטוח לענין חוק הפיקוח על עסקי ביטוח, ויחולו עליו התנאים וההוראות של אותו חוק והתקנות שהותקנו לפיו.

חוק תשכ"ב החיל את הוראות אמנת ורשה כפי שתוקנה על ידי פרוטוקול האג גם על תובלת פנים, היינו על תובלת אווירית שמקומות תוציאה והיעוד שלה הם בישראל ולא הוסכם על חניה מחוץ לישראל, ועל תובלה מחוץ לאמנת, היינו על תובלה אווירית בין שתי מדינות שאחת מהן אינה צד לאף אחת מהאמנות או הפרוטוקולים, אולם נקבע בסעיפים 4 ו-5 לחוק כי במקרים אלה ישעור הפיצויים שניתן להטיל על המור-ביל יהיה בגבול השיעור הקבוע באמנת. עם זאת הוסמך שר התחבורה (בסעיף 7) להורות כי סעיפים מסויימים באמנת ורשה כפי שתוקנה על ידי פרוטוקול האג לא יחור-לו על תובלת פנים ועל תובלה מחוץ לאמנה וכי שיעור הפיצויים שניתן יהיה להטיל על המוביל יהיה בגבול השיעור הקבוע באמנת ורשה כפי שתוקנה על ידי פרו-טוקול האג (דהיינו כ-\$16,600). ואכן שר התחבורה השתמש בסמכות זו: ראה צו התובלה האווירית (הגדלת שיעור הפיצויים), תשל"ב-1971; ק"ת תשל"ב, עמ' 432.

מוצע להחיל, מיד עם תחילתו של החוק, את הוראות אמנת ורשה כפי שתוקנה על ידי פרוטוקולים השונים ועל ידי אמנת גואדלהרה גם על תובלת פנים ותובלה מחוץ לאמנה, ובכך להשוות את אחריותו של מוביל אווירי המפעיל טיסות בין-לאומיות לזה של מוביל אווירי בטיסות פנים ארציות. אולם שיעור הפיצויים יישאר השיעור שנקבע באמנת ורשה כפי שתוקנה על ידי פרו-טוקול האג עד ששר התחבורה ישתמש בסמכותו לפי

מקום היציאה
ומקום היעוד

7. רואים בתובלה אוירית את מקום היציאה ומקום היעוד כפי שהוסכם עליהם בין הצדדים, אף אם חלה בתובלה הפסקה או העברה מכלי-טיס לכלי-טיס תוך כדי ביצועה.

סמכות לשנות
מהוראות האמנה

8. שר התחבורה רשאי להורות בצו -

(1) לגבי תובלת פנים או סוג מסוגיה - שהוראות האמנה, כולן או מקצתן, פרט לסעיפים 2, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 25א, 29, 30א, 32 ו-34 לאמנת ורשה ופרט לאמנת גואדלהרה, לא יחולו על התובלה, ולקבוע הוראות אחרות תחתיהן באותו ענין;

(2) לגבי תובלה מתוך לאמנה - הוראות שונות מהאמנה, כדבר עריכתם של כרטיסי נוסעים וכרטיסי כבודה ומטען וכדבר השיפוט.

המרה למטבע
ישראלי

9. (א) בפסיקת תשלום בתובענה לפי חוק זה או התקנות לפיו, רשאי בית המשפט תחילה לקבוע את הסכום שבו חייב הנתבע במטבע חוץ כפו שנקבע באמנה; בפסק דינו או בהחלטה מאוחרת יותר יקבע בית המשפט את סכום החיוב במטבע ישראלי לפי שער החליפין ביום מתן פסק הדין.

(ב) סעיף קטן (א) יחול על תובענה שחלים עליה הפרוטוקולים הראשון, השני, השלישי או הרביעי - החל מפרסום ההודעה על כניסתו לתוקף של הפרוטוקול הנוגע לענין.

(ג) לפני פרסום ההודעה לפי סעיף קטן (ב) רשאי שר התחבורה, בהתייעצות עם נגיד בנק ישראל ובאישור ועדת הכספים של הכנסת, לקבוע בצו שבמקום הסכום במטבע חוץ הנזכר בסעיף 22 לאמנה יבוא סכום כפי שייקבע באותו צו, המבוטא בזכויות משיכה מיוחדות שמדובר בהן בפרוטוקולים הראשון, השני, השלישי והרביעי; כל עוד לא בוטל או תוקן צו כאמור, ימשיך הצו לחול על תובענה לפי חוק זה או התקנות על פיו שסעיף קטן (א) אינו חל עליה.

דברי הסבר

סעיף 9 א. בסעיפים 2 ו-3 (ב) לחוק תשכ"ב שנוספו בחוק המתקן משנת תשל"ח, הוסמך שר התחבורה להודיע ברשומות על כניסתם לתוקף של הפרוטוקול הראשון המתקן את אמנת ורשה, ושל הפרוטוקול השני, המתקן את אמנת ורשה כפי שתוקנה על ידי פרוטוקול האג, ולכשיודיע על כך השר, יחולו בישראל הוראות אותם פרוטוקולים. שר התחבורה ישתמש בסמכותו זו כאשר ייכנסו הפרוטוקולים לתוקף, היינו לאחר שלפחות 30 מדינות יאשררו אותם; ישראל, כאמור, כבר עשתה כן. הפרוטוקולים מחליפים כוכר את יחידת המטבע הקבועה באמנת ורשה ובאמנה כפי שתוקנה על ידי פרוטוקול האג מפרנק פואנקרה לזכויות המשיכה המיוחדות.

ב. מוצעות עתה הוראות זהות לאלה שנקבעו בסעיף 6 לחוק המתקן משנת תשל"ח (ראה דברי הסבר לסעיף 4 לעיל, פרט ד'), אולם נוספות הוראות לגבי הפרוטוקולים השלישי והרביעי, שהחוק המתקן לא דן בהם ושאינם ענינם הוא, בין השאר, החלפת יחידת המטבע מפרנק פואנקרה לזכויות משיכה מיוחדות, או קביעת סכומים המבוטאים בזכויות משיכה מיוחדות.

סעיף 7 הוראות סעיף זה זהות להוראות סעיף 6 לחוק תשכ"ב ומקורן הוא בסעיף 1 (2) לאמנת ורשה.

סעיף 8 שר התחבורה יהיה רשאי לקבוע בצו כי הוראות מסוימות באמנות או בפרוטוקולים הישמים לא יחולו על תובלת פנים ועל תובלה מחוץ לאמנה. הוראות שבהן מדובר הן הוראות טכניות, בעיקר קר הוראות בדבר עריכתם של כרטיסי נוסעים ושטרי המטען, ורובן אינן מתאים לתובלת פנים, שבה החליכים פשוטים יותר מאשר בתובלה בין-לאומית.

הוראות סעיף 8 דומות לאלה של סעיף 7 (1) ו-3 לחוק תשכ"ב, אולם לגבי תובלת פנים נוספו לרשימה מספר הוראות שהן בעלות אופי מהותי ושאינן להתנות עליהן (סעיפים 2, 10 עד 15, 19, 29, 30א, 32, 34 ואמנת גואדלהרה).

יצוין כי שר התחבורה השתמש בסמכותו לפי סעיף 7 (1) לחוק תשכ"ב והתקין ארצו תובלה אוירית (כרטיס קבוצתי בתובלת פנים), תשכ"ה-1965 (ק"ת תשכ"ה, עמ' 1519), ואת צו תובלה אוירית (כרטיס לתובלת פנים), תשכ"ט-1969 (ק"ת תשכ"ט, עמ' 1608).

(ד) ניתן צו לפי סעיף קטן (א), רשאי בית המשפט, בבואו לפסוק תשלום בתובענה לפי חוק זה או התקנות על פיו, לקבוע תחילה את הסכום בזכויות משיכה מיוחדות שבו חייב הנתבע; בפסק דין או בהחלטה מאוחרת יותר יקבע בית המשפט את החיוב במטבע ישראלי לפי שער החליפין של זכויות אלה ביום מתן פסק הדין.

10. אחריותו של המוביל, עובדיו וסוכניו לפי חוק זה לגזק, לרבות לגזק 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.

פטור מאחריות לפי דינים אחרים

11. הוראות האמנה לא יחולו על תובלה אוירית המבוצעת בידי מדינה שהצהירה על כך, מכוח זכותה לפי האמנה.

מדינה שהסתייגה

12. בתובענה שעילתה בתובלה אוירית שחוק זה חל עליה, רשאי בית המשפט להחיר שמסירתם של הזמנה לדין ושל מסמכים משפטיים אחרים תהיה בחוץ-לארץ.

מסירת הזמנה ומסמכים מחוץ לתחומי השיפוט

13. הוגשה תביעה בשל נזק שנגרם עקב מות נוסע, יוכל בית המשפט הדין בתביעה, ככל שלב משלבי ההליכים המשפטיים, לתת כל צו שייראה לו צורך ומועיל בהתחשב –

תביעות דמי נזק שנגרם עקב מותו של נוסע

(1) בהוראות חוק זה המגבילות את אחריותו של המוביל, עובדיו או סוכניו;

(2) בזכויותיהם של זכאים אחרים לתבוע דמי נזק בשל מותו של אותו נוסע, בין בישראל ובין מחוצה לה;

(3) בתביעות אחרות שהוגשו או עשויות שיוגשו בשל מותו של אותו נוסע בין בישראל ובין מחוצה לה.

14. היו תובעים אחדים בשל מות נוסע אחד והסכום הכולל של דמי הנזק המגיע לכל התובעים האלה עובר את תחום האחריות של המוביל לפי ההוראות האחרות של חוק זה, יפסוק בית המשפט לכל אחד מהם, מתוך הסכום הכולל של דמי הנזק המגיעים, סכום בשיעור יחסי לסכום הפיצויים שהיה פוסק לו.

נזק העובר תחום אחריותו של המוביל

15. על אף האמור בכל דין אחר, תהיה התקופה לפקיעת הזכות לדמי נזק התקופה הקבועה באמנה.

פקיעת הזכות לתביעת דמי נזק

דברי הסבר

סעיף 11 קובע כי הוראות האמנה חשימות לא יחולו על תובלה אוירית המבוצעת בידי מדינה שהצהירה כאמור.

סעיפים 12-13 הוראות סעיפים אלה זהות לאלה של סעיף 11 ו-12 לחוק תשכ"ב.

סעיף 14 גם הוראות סעיף 14 דומות, אם כי לא זהות בניסוחן, להוראות סעיף 13 לחוק תשכ"ב.

סעיף 15 הוראות סעיף 15 זהה להוראות סעיף 14 לחוק תשכ"ב.

תקופת ההתיישנות שנקבעה בסעיף 29 לאמנת ורשה היא שנתיים מהתאריך שבו הגיע כלי הטיס למקום יעדו,

הוראות סעיף 10 דומות להוראות סעיף 9 לחוק תשכ"ב. סעיף זה מבהיר כי האחריות של המוביל האווירי, ועושי דברו לפי חוק זה, לגזק תבוא במקום אחריותו לפי כל דין אחר, לרבות ובעיקר, כמובן, במקום אחריותו לפי פקודת הנויקין (נוסח חדש). לנוסח המקורי התוספה פסקה שמקורה בסעיף 24 (2) לאמנת ורשה, כפי שתוקן על ידי פרוטוקול גואטמלה.

סעיף 11 הוראות סעיף 11 זהות לאלה של סעיף 10 לחוק תשכ"ב. חלק מהאמנות הפרוטוקולים מאפשרים למדינה החפצה בכך להצהיר כי הוראותיהם אינן חלות על תובלה אוירית המבוצעת בידי המדינה (ראה למשל סעיף 26 לפרוטוקול האנוסעיף 23 לפרוטוקול גואטמלה).

16. הודעת שר התחבורה שתפורסם ברשומות. כדבר המדינות שהן צדדים לאמנה. השמש באינה לדבר לענין חוק זה. בעלי אמנה
17. (א) שר התחבורה ממונה על ביצוע חוק זה והוא רשאי להתקין תקנות לביצועו. ביצוע ותקנות
 (ב) שר המשפטים רשאי בהתייעצות עם שר העבודה להתקין תקנות בדבר סדרי הדין כמשפטים בשל נזק בתובלה אוירית שחוק זה חל עליה.
18. חוק התובלה האוירית, תשכ"ב-1962 - בטל. ביטול
19. תחילתו של חוק זה ששה חדשים מיום פרסומו ברשומות. תחילה

דברי הסבר

אותם מהצורך להוכיח כי המדינות הנוגעות לנושא התביעה הן צדדים לאחרת או יותר מהאמנה והפרוטוקול קולים שבהם דן החוק.

יצוין כי שר התחבורה השתמש פעמים מספר בסמכותו לפי סעיף 15 לחוק תשכ"ב, ופירסם ברשומות את רשימת המדינות שהן צדדים לאמנת ורשה ולפרוטוקול האג. ההודעה האחרונה פורסמה ביום 12.1.68, תשל"ט, עמ' 978.

או מהתאריך שבו צריך היה כלי הטיס להגיע, או מתאריך הפסקת התובלה.

תקופה זו לא שונתה על ידי אף אחד מהפרוטוקולים המתקנים את אמנת ורשה, וסעיף 15 לחוק המוצע נהיה לה חוקי.

סעיף 16 מהווה חזרה מדויקת על הוראות סעיף 15 לחוק תשכ"ב. מטרת הסעיף היא להקל על הצדדים לתביעה שהחוק חל עליה ולפטור

4 ס"ח תשכ"ב, עמ' 90; תשל"ח, עמ' 88.

מתפרסמת בזה מטעם הממשלה הצעת חוק שיפוט בתי דין יהודים קראים (נישואין וגירושין):

מבוא

ביום י"ג בתמוז תשכ"ו (1.7.66) מינה שר הדתות ועדה ציבורית, בראשותו של מ"מ נשיא בית המשפט העליון, פרופ' מ' זילברג ז"ל, לבדוק את המצב המשפטי הקיים בתחום הדיון בעניני נישואין וגירושין בין יהודים קראים, תוך בירור הדעות והרצונות שבקרב חלקי ציבור היהודים הקראים, ולהמליץ על הצעדים המשפטיים והמינהליים שרצוי לנקוט כדי לפתור את בעיות הדיון שנתעוררו.

מינוי הועדה בא בעקבות פסק גירושין בין בני זוג יהודים קראים שניתן בבית דין יהודי קראי. לאחר מכן נטען, ובצדק, בבית המשפט הגבוה לצדק, שבית הדין היהודי הקראי פעל ללא סמכות חוקית.

הועדה הציבורית שמעה עדים רבים ולאחר דיון מעמיק הציע הרוב שהכנסת תחוקק חוק מיוחד לשיפוט בעניני נישואין וגירושין של יהודים קראים. מגמת ההצעה היתה למנוע במידת האפשר את הנזחת הפירוד בין היהודים הקראים לכלל ציבור היהודים בארץ.

החוק המוצע הוכן בהתייעצות עם המועצה הדתית העליונה של היהודים הקראים בישראל. הוא כולל יסודות הלקוחים מתוך דעות הרוב והמיעוט בוועדה הציבורית. הוא מהווה פשרה בין גישת השואפים להנצחת הפירוד לבין גישת השואפים לאחדות מלאה בעם היהודי בישראל. גדולה התקוה שבמשך הזמן תגבר האחדות על הפירוד.

הצעת חוק זו הוגשה לכנסת השביעית (ה"ח 923, תשל"א, עמ' 100) והועברה לוועדת החוקה חוק ומשפט של הכנסת – אך לא הגיעה לידי חקיקה.

הצורך בחוק המוצע קיים ועומד.

חוק שיפוט בתי דין יהודים קראים (נישואין וגירושין), תשל"ט-1979

1. (א) שר הדתות, בהתייעצות עם המועצה הדתית העליונה של היהודים הקראים, ירכיב בית דין יהודי קראי.
(ב) כל בית דין יהודי קראי יהיה של שלושה יהודים קראים.
(ג) הודעה על הרכבו של בית דין יהודי קראי תפורסם ברשומות.
2. על אף האמור בסעיף 1 לחוק שיפוט בתי דין רבניים (נישואין וגירושין), תשי"ג-1953, יידונו עניני נישואין וגירושין בין יהודים קראים בבית דין יהודי קראי אם אחד מבני הזוג ביקש זאת.
3. בית דין יהודי קראי, בדונו לפי סעיף 2, יהיו לו הסמכויות הנתונות לבית דין דתי לפי חוק בתי דין דתיים (הומנה לבית הדין), תשט"ז-1956, ולפי חוק בתי דין דתיים (מניעת הפרעה), תשכ"ה-1965.
4. פסק דין של בית דין יהודי קראי לפי חוק זה, כמוהו כפסק דין סופי של בית דין רבני.
5. במקרים שחוק שיפוט בעניני התרת נישואין (מקרים מיוחדים), תשכ"ט-1969, חל עליהם, ואחד מבני הזוג הוא יהודי קראי והשני הוא לא-יהודי, רשאי גשיא בית המשפט העליון לקבוע שהשיפוט יהיה בבית דין יהודי קראי; והוא, לאחר שקיבל גם מבית דין זה חוות דעת כאמור בסעיף 2 (ב) לאותו חוק.
6. פסקי דין והחלטות בעניני נישואין וגירושין בין יהודים קראים שנתן בית דין יהודי קראי שפעל למעשה לפני תחילתו של חוק זה, יראו אותם כאילו נתנם בית דין יהודי קראי לפי חוק זה, ובלבד ששני הצדדים הסכימו לשיפוטו של בית הדין.
7. שר הדתות ממונה על כיצוע חוק זה והוא רשאי להתקין תקנות לכיצועו, לרבות תקנות בדבר אגרות.

דברי הסבר

סעיף 4 סעיף זה מקנה לפסק הדין של בית דין יהודי קראי אותו מעמד משפטי כמו לפסק דין של בית דין רבני, הן לגבי הוצאתו לפועל על-ידי המנגנון של משרדי ההוצאה לפועל והן לכל ענין אחר, כגון רישומים במרשם אוכלוסין.

סעיף 5 סעיף זה מאפשר לגשיא בית המשפט העליון, כשהוא פועל על פי חוק שיפוט בעניני התרת נישואין (מקרים מיוחדים), תשכ"ט-1969, להפנות לבית דין יהודי קראי ענין של התרת נישואין כשאחד מבני הזוג הוא יהודי קראי.

סעיף 6 היו מקרים בעבר ששני בני זוג יהודים קראים הביאו ענין של נישואין או גירושין לפני טריבונל שראו בו בית דין דתי קראי. הסעיף בא לתת תוקף משפטי להחלטות שניתנו במקרים כאלה.

סעיף 1 תוראה זו באה ליצור בית דין יהודי קראי בעל מעמד חוקי, לשיפוט בעניני נישואין וגירושין של יהודים קראים. מוצע למסור את הרכבתו של בית הדין — שיהיה של שלושה יהודים קראים — לידי שר הדתות, והוא יפעל בזה תוך התייעצות עם נציגות היהודים הקראים בארץ.

סעיף 2 סעיף 1 לחוק שיפוט בתי דין רבניים (נישואין וגירושין), תשי"ג-1953, אומר: "עניני נישואין וגירושין של יהודים בישראל אורחי המדינה או תושביה יהיו בשיפוטם היהודי של בתי דין רבניים." מוצע, שאם בעלי הדין הם יהודים קראים ואחד מהם מבקש להביא את הענין לפני בית הדין היהודי הקראי — ייעשה כמבוקש.

סעיף 3 סעיף זה מעניק לבית הדין היהודי הקראי את סמכויות העזר הנתונות לבתי דין דתיים על פי שני החוקים הנזכרים בו.

- 1 ס"ח תשי"ג, עמ' 165.
2 ס"ח תשט"ז, עמ' 40.
3 ס"ח תשכ"ה, עמ' 115.
4 ס"ח תשכ"ט, עמ' 248.

חוק לתיקון פקודת המכס (מס' 9), תשל"ט-1979

תיקון סעיף 131 1. (א) האמור בסעיף 131 לפקודת המכס י יסומן (א), ובו בפסקה (2), אחרי פסקת משנה (ה) יבוא:

"(ו) אגרות סבלות, אגרות סוורות, אגרות רציף ואגרות והוצאות אחרות בשל שירותים הניתנים בקשר לטובין משעת ייבואם ועד להת- סנתם או עד למסירתם לצריכה בארץ, לפי המוקדם."

(ב) אחרי סעיף קטן (א) האמור יבוא:

(ב) אחרי סעיף קטן (א) האמור יבוא:

"(ב) על אף האמור בסעיף קטן (א) רשאי של האוצר, באישור ועדת הכספים של הכנסת, לקבוע סוגי אגרות והוצאות שלא יהיו חלק מהמחיר המקובל אם מתחייב כך מאמנה שישראל צד לה."

דברי הסבר

ואכן שלטונות המכס נהגו במשך שנים לכלול, בין השאר, את אגרות הסבלות, הסוורות והרציף בערך הטובין לענין המכס.

לאחרונה פסק בית המשפט העליון בע"א 245/77 מדינת ישראל נגד פלדות פלדום בע"מ, כי אגרות סבלות אינן נכללות בערך הטובין לצורך המכס, וזאת בהסתמך על ההנחה האמורה בסעיף 131 (3) שלפיה "הקונה הוא שעליו לשלם את המכס, המסים וההיטלים האחרים המוטלים בישראל". בית המשפט ראה את אגרות הסבלות כמס או כהיטל לפי התוראת האמורה.

מסקנה זו מהווה הריגה מן הכלל המקובל שיש לגבות מכס על בסיס מחירם של הטובין בשעת פדייתם.

מוצע איפוא לקבוע במפורש שכל התוצאות – גם אם הן משתלמות כאגרות – בשל שירותים הניתנים בקשר לטובין עד להסנתם או למסירתם לצריכה בארץ, לפי המוקדם, יובאו בחשבון מחירם של הטובין לענין המכס.

סעיף 130 לפקודת המכס (להלן – הפקודה) ענינו הערכת טובין, וסעיף קטן (א) בו קובע לאמור:

"(א) ערכם של טובין מיובאים לענין דיני המכס הוא המחיר שאפשר להשיג בעדם בשעת פדייתם במכירה בשוק הפתוח כשהמוכר והקונה אינם תלויים זה בזה (להלן – המחיר המקובל)."

סעיף 131 לפקודה קובע, כי לענין המחיר המקובל יש "להניח הנחות" מסוימות, כגון שהטובין העומדים להערכה צריכים להימסר לקונה בנמל היבוא או במקום היבוא; שהמוכר הוא שעליו לשלם את דמי התובלה, דמי הביטוח, העמלה ושאר יציאות, היטלים והוצאות הכרוכים בעשיית חוזה המכר ובמסירת הטובין בנמל היבוא או במקום היבוא; וכן שהקונה הוא שעליו לשלם את המכס, המסים וההיטלים האחרים המוטלים בישראל.

לפי זה ערכם של הטובין לענין המכס הוא מחירם לרבות כל ההוצאות הכרוכות ביבואם עד לשעת פדיית- תם, למעט המסים המשתלמים בישראל בשל יבוא טובין.

1 דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 3, עמ' 39; ס"ח תשכ"א, עמ' 28; תשכ"ב, עמ' 82; תשכ"ה, עמ' 118; תשכ"ה, עמ' 157; תשל"ב, עמ' 16; תשל"ג, עמ' 17, עמ' 294; תשל"ה, עמ' 148.