

תזכיר חוק

א. שם החוק המוצע

חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה) (תיקון - הוראת שעה)

ב. מטרת החוק המוצע, הצורך בו, עיקרי הוראותיו והשפעתו על הדין הקיים

לצמצם את נזקי חברות התעופה, עקב המשבר החריף אליו נקלע ענף התעופה האזרחית, בשל ההתמודדות העולמית עם נגיף הקורונה.

בשל היקף עצום של ביטול כרטיסי טיסה על ידי נוסעים מישראל ואליה, עקב החששות מוירוס הקורונה החדש, ומגבלות שהוטלו הן בהקשר כניסה לישראל והן בהקשר חובת בידוד בבית ובבית חולים, עלולות חברות התעופה להיקלע למשבר כלכלי חריף עד כדי חוסר פירעון.

חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב – 2012 (להלן – החוק העיקרי) מחייב חברת תעופה להעניק לנוסעיה הטבות מסוימות בשל איחור בטיסה או ביטולה. הטבות אלה נקבעו למשק תעופה המתנהל כסדרו ולא לקחו בחשבון ביטולי טיסות בהיקף כה נרחב כפי שנכפה על חברות התעופה. ההטבות מוסיפות להוצאות ולעלויות שעל חברות התעופה לספוג עקב שינויי השוק הקיצוניים.

בנוסף, הוראות החוק העיקרי דהיום מגבילות את היכולת של חברת תעופה לאחד טיסות המתוכננות לאותו יעד על פני יממה אחת (בשל היעדר ביקושים), שכן לפי החוק העיקרי טיסה שהמריאה באיחור או בהקדמה של 5 שעות ומעלה – מקנה לנוסע אפשרות לדרוש השבת התמורה, ואילו במקרה של טיסה המאוחרת או מוקדמת מעל 8 שעות – הדבר נחשב כביטול טיסה על כל המשתמע מכך.

הוראת השעה המוצעת נועדה לצמצם את ההטבות להן זכאי נוסע, לתקופת הוראת השעה בלבד, ולאזן בצורה נכונה יותר בין העלויות והנזקים האדירים המצרפיים הנגרמים לחברות התעופה בעת הזאת, לבין הנזקים האישיים הנגרמים לכל נוסע ונוסע עקב איחור וביטול של טיסות.

ג. השפעת החוק המוצע על קבוצות אוכלוסייה מסוימות

כפי כל שאר האוכלוסיות

ד. השפעת תזכיר החוק המוצע על התקציב ועל התקן המנהלי של המשרד היוזם, משרדים אחרים ורשויות אחרות.

אין השפעה

ה. להלן נוסח תזכיר החוק המוצע ודברי הסבר

תזכיר חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה) (תיקון - הוראת שעה),
התש"ף – 2020

1. בתקופת תוקפו של חוק זה, על אף האמור בחוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב – 2012¹ (להלן – החוק העיקרי) -

(1) יקראו את הגדרת "טיסה שבוטלה" בסעיף 1 לחוק העיקרי, כאילו נאמר בה:

"טיסה שבוטלה" אחת מאלה, ואולם לא יראו שינוי במספר הטיסה כשלעצמו כטיסה שבוטלה:

(1) טיסה שלא התקיימה; קיבל נוסע הודעה מאת מפעיל הטיסה, המארגן או נותן שירותי סוכנות נסיעות בדבר העברתו לטיסה אחרת מזו שאליה הונפק לו כרטיס הטיסה (הטיסה המקורית), ומועד ההמראה של הטיסה האחרת כאמור מאוחר או מוקדם למועד ההמראה של הטיסה המקורית פחות מ- 12 שעות, יראו את הטיסה המקורית כטיסה שהמריאה בהקדמה או באיחור ולא כטיסה שבוטלה;

(2) טיסה שהמריאה בהקדמה או באיחור של 12 שעות לפחות מהמועד הנקוב בכרטיס הטיסה;"

(2) יקראו את פסקה 3(א)(2) לחוק העיקרי, כאילו במקום "21 ימים" יבוא "90 ימים";

(3) על אף האמור בסעיף 6 לחוק העיקרי, נוסע שהונפק לו כרטיס טיסה לטיסה שבוטלה -

(א) לא יהיה זכאי לשירותי לינה ליותר מלילה אחד, במסגרת שירותי הסיוע לפי סעיף 6(א)(1);

(ב) לא יהיה זכאי לפיצוי כספי כאמור בסעיף 6(א)(3) ובתוספת הראשונה לחוק העיקרי.

(4) יקראו את סעיפים 7 ו-8 לחוק העיקרי כאילו נאמר בהם:

¹ ס"ח התשע"ב, עמ' 414.

טיסה שהמריאה 7. באיחור או שמועד המראתה הוקדם (א) נוסע שהונפק לו כרטיס טיסה לטיסה שהמריאה באיחור של שעתיים לפחות מהמועד הנקוב בכרטיס הטיסה, זכאי לקבל ממפעיל הטיסה או מהמארגן מזון ומשקאות ושירותי תקשורת.

(ב) בנוסף על האמור בתקנת משנה (א), נוסע שהונפק לו כרטיס טיסה לטיסה הממריאה באיחור או בהקדמה של בין 5 ל- 12 שעות מהמועד הנקוב בכרטיס הטיסה, זכאי לקבל ממפעיל הטיסה או מהמארגן כרטיס טיסה חלופי במקום לטוס בטיסה הממריאה באיחור או בהקדמה כאמור.

(5) יקראו את סעיף 11(א)(1)(ב) לחוק העיקרי כמפנה לסעיף 6 לחוק העיקרי בכפוף לאמור בפסקה (3), ואת סעיף 11(א)(1)(ג) ו-(ד) כמפנים לסעיף 7 כנוסחו בפסקה (4).

2. תחילה ותקופת תוקף (א) תחילתו של חוק זה, למעט סעיף 1(4), ביום ד' באדר התש"ף (29 בפברואר 2020) ותחילתו של סעיף 1(4) ביום כ' באדר התש"ף (16 במרס 2020).

(ב) תוקפו של חוק זה, עד ליום ו' באייר התש"ף (30 באפריל 2020), וסעיף 1(2) שבו יחול על כל טיסה שמועד ההמראה המתוכנן שלה היה בתקופת תוקפו של חוק זה.

(ג) השר רשאי בצו, להאריך את תוקפו של חוק זה לתקופה של עד חודש בכל פעם, אם ראה כי הדבר נחוץ בשל התמשכות המשבר בענף התעופה כתוצאה מההתמודדות עם נגיף הקורונה החדש.

דברי הסבר

חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב – 2012 (להלן – החוק העיקרי) קובע שלוש הטבות להן זכאי נוסע עקב ביטול טיסה על ידי חברת תעופה או בשל טיסה שהמריאה בהקדמה או באיחור העולה על 8 שעות ממועד ההמראה הנקוב בכרטיס הטיסה:

- (1) שירותי סיוע;
- (2) השבת תמורה או כרטיס טיסה חלופי, לפי בחירת הנוסע;
- (3) פיצוי כספי כאמור בתוספת הראשונה.

שירותי הסיוע - הם שירותים מידיים למזון, שתיה, הסעה משדה התעופה / אליו, שירותי לינה ושירותי תקשורת.

השבת התמורה או כרטיס חלופי לפי בחירת הנוסע - נועדו למנוע את ההפסד הישיר כתוצאה מרכישת שירות שבוטל. בסעיף 3 לחוק נקבעו הוראות מפורטות ומפורשות לעניין מהותם של השבת תמורה וכרטיס טיסה חלופי.

ואילו **רכיב הפיצוי הכספי** - נועד לפצות את הנוסע על עוגמת הנפש והטרחה שנגרמה לו בנוסף להשבת התמורה של מחיר הכרטיס וזהו סכום הפיצוי הקובע:

נכון להיום הפיצוי כאמור עומד על סכומים אלה (י"פ התש"ף עמ' 2941):

מרחק הטיסה (בק"מ)	הסכום (בשקלים חדשים)
"עד 2,000	1,300
עד 4,500	2,090
מעל 4,500	*3,130

ככלל, לפי סעיפים 6 ו-7 לחוק העיקרי:

- לגבי טיסה שיוצאת באיחור של עד שעתיים – הנוסע אינו זכאי להטבות כלל;
- לגבי טיסה שיוצאת באיחור של יותר משעתיים ועד חמש שעות – הנוסע זכאי לשירותי סיוע של מזון ומשקאות ושירותי תקשורת (סעיף 7(א) לחוק העיקרי);
- לגבי טיסה שיוצאת באיחור של בין חמש שעות לשמונה שעות – הנוסע זכאי לכל אלה:
 - שירותי סיוע
 - השבת תמורה או כרטיס טיסה חלופי, לפי בחירתו; לגבי נוסע שהוצע לו כרטיס טיסה חלופי לטיסה שאמורה להמריא ביום שלמחרת ובחר לקבלו – הוא זכאי לקבל גם שירותי לינה ושירותי הסעה (סעיף 7(ב) לחוק העיקרי);
- לגבי טיסה שהוקדמה בין חמש לשמונה שעות מהמועד המקורי, וניתנה על כך הודעה לנוסע בתוך פחות מ-14 ימים – הנוסע זכאי להשבת תמורה או לכרטיס טיסה חלופי, לפי בחירתו (סעיף 8(א) לחוק העיקרי);
- לגבי טיסה שיוצאת באיחור / הקדמה של יותר משמונה שעות או שבוטלה, הנוסע זכאי –
 - להשבת תמורה או כרטיס טיסה חלופי לפי בחירתו
 - לפיצוי כספי על עוגמת הנפש כאמור בתוספת הראשונה
 - לשירותי סיוע (באיחור או ביטול בלבד, לא בהקדמת הטיסה)(סעיפים 6, 8(ב) והגדרת "טיסה שבוטלה" בסעיף 1 לחוק העיקרי).

ההסדר כאמור מהווה איזון ראוי בין חוסר הנוחות ונזקים נוספים הנגרמים לנוסע שטיסתו אינה ממריאה בשעה הייעודה, לבין האילוצים התפעוליים אליהם כפופות כלל חברות התעופה (תקלה טכנית בלתי צפויה בכלי הטיס, אילוצי מזג אוויר, מרחב אווירי שנסגר בשל נסיבות פתאומיות, אי זמינות זמנית של מסלולי המראה / נחיתה וכיו"ב) הגורמים לעתים לאיחור בטיסות ואף לביטולן.

הסדר זה נקבע למציאות של משק תעופה הפועל בתנאים רגילים, כאשר חברת התעופה מנהלת את תחזית הביקושים שלה על יסוד הנחות כלכליות "רגילות".

ואולם, המציאות בימינו שונה באופן קיצוני מהמציאות אליה הותאם החוק העיקרי: בשל החששות העולמיים ממגפת הקורונה עובר משק התעופה העולמי שינויים קיצוניים בזמן קצר – נפח התנועה העולמית יורד דרסטית

עקב ביטול טיסות על ידי נוסעים, כמו גם הגבלות על טיסות ועל כניסת בני אדם לשטחן של מדינות שקובעות המדינות השונות, כל אחת בהתאם למדיניות שלה.

החל מתחילת חודש פברואר, נוצר מצב שהחריף עם הזמן, בו נוסעים רבים מבטלים את טיסתם מישראל ואליה, וחברות התעופה הישראליות נותרות עם טיסות רבות שהן "כמעט ריקות" דהיינו שבהן תפוסת הנוסעים קטנה מאוד, והוצאתן לפועל הינה בלתי סבירה בעליל במונחים כלכליים, ומהווה הפסד ישיר וחריג לחברת התעופה. מצב זה נגרם, בין היתר, בשל איסורים והגבלות שהוטלו על כניסת אזרחי מדינות שונות לישראל, בשל מגיפת הקורונה והמלצת הגורמים המקצועיים, וכן בשל חובת בידוד שהוטלה על חוזרים מחו"ל, בתחילת חודש פברואר 2020 - על חוזרים ממדינות ספציפיות ובהמשך מיום 10.3.2020 - על כלל החוזרים מחו"ל.

במצב הנוכחי, חברות התעופה נפגעו אנושות ממשבר הקורונה – בשל ירידה עצומה בהיקף הביקוש, לעומת הוצאות קבועות גבוהות שיכולן לצמצם אותן מוגבלת מאוד (למשל במימון המטוסים). התמשכות מצב זה מהווה סכנה ממשית להמשך קיומן של חברות התעופה הישראליות כחברות בנות קיימא. בנוסף, חברות תעופה זרות רבות השעו את טיסותיהן לישראל, כך שזמינות השירות של טיסות בין-לאומיות מישראל ואליה יורדת מיום ליום בקצב מהיר.

לאור המצב הגיאופוליטי של ישראל לפיו היא הלכה למעשה מדינת אי ללא קשר יבשתי לשותפי הסחר והתיירות העיקריים שלה, קווי התעופה מהווים גשר עיקרי של מדינת ישראל לעולם בהקשר של מעבר בני אדם וכן של סחורות בעלות מאפיינים מסוימים (כגון סחורות רגישות לזמן). לפיכך יש חשיבות למשק בשימור יכולת הפעילות של חברות התעופה בכלל והישראליות בפרט.

בנסיבות שנוצרו יש למצוא דרכים להקטין את הנזקים שנגרמים לחברות התעופה עקב המשבר החריף בענף.

במסגרת זאת מוצע כי בתקופת הוראת השעה, נוסעי חברות התעופה יהיו זכאים להטבות מצומצמות יותר כלהלן, באופן שיאפשר לחברות התעופה "לאחד" מספר טיסות לאותו יעד על פני יממה שלמה, או להציע לנוסע כרטיס טיסה למועד אחר, ללא צורך בהשבת הכסף או בפיצוי כספי:

- לגבי טיסה שיוצאת באיחור של עד שעתיים – הנוסע לא יהיה זכאי להטבות כלל – כפי המצב היום;
- לגבי טיסה שיוצאת באיחור של יותר משעתיים – הנוסע יהיה זכאי לשירותי סיוע של מזון ומשקאות ושירותי תקשורת - כפי המצב היום;
- לגבי טיסה שיוצאת באיחור או הקדמה של בין חמש שעות עד שתיים-עשרה שעות –
 - הנוסע יהיה זכאי לשירותי סיוע של מזון ומשקאות ושירותי תקשורת, לפי העניין;
 - הנוסע יהיה זכאי לכרטיס טיסה חלופי או אחר, אך לא יהיה זכאי להשבת התמורה (ראו פירוט למטה מכאן)
- לגבי נוסע שטיסתו בוטלה, או שמועד המראתה הוא מאוחר/ מוקדם ביותר מ- 12 שעות ממועד ההמראה המקורי –
 - הוא יהיה זכאי לכרטיס טיסה חלופי או להשבת תמורה
 - הוא יהיה זכאי לשירותי הלנה של לילה אחד בלבד
 - הוא לא יהיה זכאי לפיצוי הכספי הקבוע בתוספת הראשונה.

לסעיף 1 לחוק המוצע - הגבלת זכויות נוסע בתעופה לפיצוי והשבת תמורה

לפסקה (1)

נכון להיום, לפי פסקה (2) להגדרת "טיסה שבוטלה" בסעיף 1 לחוק העיקרי, טיסה שהמריאה באיחור של 8

שעות משעת ההמראה היעודה, נחשבת כטיסה שבוטלה, והמשמעות היא שזכאות הנוסע להטבות היא לפי סעיף 6 לחוק.

התיקון המוצע (במקום 8 שעות 12 שעות) משמעו כי יותר טיסות לא יחשבו כטיסות שבוטלו, דבר שיקטין את סך הזכאויות של נוסעים להטבה של השבת תמורה (יצוין כי מאחר שמוצע לבטל את רכיב הפיצוי כספי, לא תהיה לשינוי זה השפעה על מספר הנוסעים הזכאים לרכיב הפיצוי).

בנוסף, על מנת להסיר ספק, מוצע לקבוע כי אם מפעיל הטיסה העביר את הנוסע לטיסה אחרת, שמועד ההמראה שלה מוקדם או מאוחר לטיסה המקורית לפרק זמן של עד 12 שעות, לא יראו בכך כטיסה שבוטלה אלא כטיסה שהמריאה באיחור או בהקדמה, לפי העניין.

רכיב זה נחוץ כחלק מההסדר שנועד לתמרץ את חברות התעופה להוציא לפחות טיסה יומית אחת לכל יעד, במקום לבטל את כל הטיסות היומיות לאותו יעד. זאת על רקע מצב הדברים בו לוח הטיסות המתוכנן של חברות התעופה תוכנן להיקף ביקושים גדול בעשרות אחוזים, כך שמספר התדירויות יומית לאותו יעד אינה סבירה ואינה מוצדקת כלכלית לנוכח היקף הביקושים המצומצם - ראו הסבר מפורט לפסקה (4).

לפסקה (2)

בשל קשיי תזרים מזומנים משמעותיים שנגרמו לחברות התעופה עקב ירידה חריפה בביקושים לכרטיסי טיסה כמו גם ביטול כרטיסי טיסה שנרכשו בהיקפים גדולים, מוצע כי חובת השבת תמורה במקרים שבהם הנוסע זכאי לכך, תהיה בתוך 90 ימים ולא בתוך 21 ימים, דבר שיקל מאוד על התזרים הכספי של חברות התעופה. מוצע להחיל הוראה זו רטרואקטיבית מהמועד שבו ניתן לזהות ירידה תלולה במספר הנוסעים בהשוואה ליום המקביל בשנת 2019; ביום 29/2/2020 חלה ירידה תלולה - של 17% במספר הנוסעים לעומת התאריך המקביל אשתקד (28/2/2019), לעומת ירידות של אחוזים בודדים בימים שקדמו לכך). כלומר, ממועד זה החלה להיווצר בעיה קשה בתזרים המזומנים, בשל עליה ניכרת בסך המחויבויות להשבת תמורה (בין מכוח החוק העיקרי ובין מכוח תנאי התובלה בכרטיסה הטיסה) לעומת ירידה ניכרת בהכנסות (בשל ירידה בביקושים). יצוין כי אין הכוונה לשנות את עצם החיוב להשבת תמורה אלא רק לייצר לחברות התעופה "מרווח נשימה" הכרחי לביצועו.

לפסקה (3)

בפסקה זו מוצע לשנות את הזכאויות של נוסע שטיסתו בוטלה (ובכלל זה טיסה שמועד המראתה הוקדם או אוחר בשתיים-עשרה שעות או יותר) -

- הגבלת שירותי הלינה ללילה אחד בלבד - זאת שכן במצב הדברים הקיים, ייתכן שנוסעים יצטרכו לשהות תקופות ארוכות יחסית הרחק מהבית שלהם, בשל זמינות נמוכה של טיסות ליעד המקורי; מאחר שמצב זה נגרם בשל נסיבות קיצוניות, חיצוניות לחברות התעופה, אין זה סביר לחייב את חברות התעופה בהלנה מתמשכת של נוסעים שלא ניתן להטיסם ליעדם מסיבות שאינן תלויות בחברת התעופה.
- הנוסע לא יהיה זכאי לפיצוי הכספי לפי התוספת הראשונה.

יובהר כי לפי סעיף 6(ג)(1) לחוק העיקרי חברת התעופה אינה חייבת בתשלום פיצוי כספי אם היא מבטלת את הטיסה 14 ימים לפני קיומה, אך בעיתוי הנוכחי הביטולים הם מיום ליום בשל התנדויות הרבה בביטולי הלקוחות, ובמגבלות שמטילות המדינות השונות.

הטלת חובת הפיצוי על חברת התעופה במקרה של ביטול טיסה על ידה, מושתתת על ההנחה כי חברת התעופה יכלה למנוע את ביטול הטיסה, ויש לה תרומה לכך. כך לפי סעיף 6(ה)(1) לחוק העיקרי נקבע כי :

"(ה) בלי לגרוע מהוראות סעיף קטן (ג), נוסע שטיסתו בוטלה לא יהיה זכאי לפיצוי כספי כאמור בתוספת הראשונה, אם מפעיל הטיסה או המארגן הוכיח כי התקיים אחד מאלה:
(1) הטיסה בוטלה בשל נסיבות מיוחדות שלא היו בשליטתו, וגם אם היה עושה כל אשר ביכולתו – לא היה יכול למנוע את ביטולה בשל אותן נסיבות;

כלומר, כבר כיום המחוקק קבע כי כאשר ביטול הטיסה הוא בשל נסיבות מיוחדות שאינן בשליטת חברת התעופה, לא תחול עליה חובת פיצוי.

יחד עם זאת, המלים "גם אם היה עושה כל אשר ביכולתו – לא היה יכול למנוע את ביטולה בשל אותן נסיבות" מעוררות חוסר ודאות האם בכל מקרה בית משפט יכריע כי ביטול הטיסה על ידי המפעיל האווירי עצמו, שנעשה על יסוד שיקולים מסחריים (אמנם על רקע נסיבות חריגות מאוד שהוא לא יכול היה לצפות ולתכנן), אכן נכנס לגדר סעיף זה.

לפיכך, למען הסר ספק, ובמטרה שהדבר לא יושאר לשיקול דעת פרטני בכל הליך משפטי, מוצע לקבוע זאת בצורה ברורה. אין ספק כי מבחינת כוונת החוק העיקרי, ביטולי הטיסות עקב ההתמודדות העולמית עם נגיף הקורונה, אינם דבר שבשליטת חברת התעופה, ולכן התיקון המוצע עולה בקנה אחד עם כוונת המחוקק המקורית.

מאחר שהתופעה של ביטול כרטיסי טיסה וירידה בביקושים השתרעה מעבר ליעדים הספציפיים שלגביהם הוטלו מגבלות כניסה לישראל, מוצע כי ביטול הזכאות לפיצוי תחול לגבי כלל הטיסות שבוטלו. מתוך הבנה כי הפרשנות הראויה של סעיף 6(ה)1 לחוק כבר כיום צריכה להוביל את בתי המשפט להתייחס לביטולי הטיסות בשל שינויי שוק קיצוניים כ"כוח עליון" שאינו מזכה את הנוסע בפיצוי כספי, מוצע להחיל הוראה זאת רטרואקטיבית, החל מיום 29/2/2020 – כאמור זהו הוא היום שבו ניתן לראות כי החלו ירידות משמעותיות בביקושים בהיקף שעולה בהרבה על היקף התנועה למספר המדינות שהוטלו לגביהן מגבלות בצווים.

לפסקה (4) –

בפסקה זו מוצע לאחד את ההטבות החלות במקרה של הקדמה או איחור בהמראה בטווח זמנים של 12 שעות לפני / אחרי מועד ההמראה המקורי.

ראשית, מוצע לשמר את זכאותו של הנוסע למזון, משקאות ושירותי תקשורת, לטיסה שהמריאה באיחור מעל שעתיים.

לצד זאת, נכון להיום מרגע שטיסה ממריאה באיחור/ הקדמה של בין 5 ל- 8 שעות, הנוסע זכאי לכרטיס חלופי או להשבת תמורה במקום לטוס בטיסה המאחרת / מקדימה. זיכוי הנוסע בהשבת תמורה אם הוא חפץ בכך, במקרה של חריגה של מעל 5 שעות ממועד ההמראה המתוכנן, מהווה איזון נכון בין הנוסע לחברת התעופה בימי שגרה, אך לא בימים אלה.

לוח הטיסות מישראל ואליה בשנים האחרונות הפך עמוס ביותר. חברות תעופה רבות הציעו מספר טיסות לאותו יעד על פני היממה - וזאת כפונקציה של היקף הביקושים באותו קו. ואולם, נכון להיום בשל ירידה חדה בביקושים, מדובר בלוח טיסות בלתי ריאלי בעליל, כאשר אין הצדקה כלכלית לקיום מספר תדירויות לאותו יעד על פני היממה (גם בהתחשב בעלות הכרוכה בהשבת תמורה).

לפי החוק העיקרי זהיום, חברת תעופה הרוצה לאחד מספר טיסות על פני היממה לאותו יעד, נדרשת לבטל את כל הטיסות לאותו יעד באותה יממה למעט טיסה אחת, ולהציע לכלל הנוסעים לטוס בטיסה האחת

המקוימת. לגבי כל אותן טיסות מבוטלות - מי מהנוסעים שיחפוץ בכך זכאי לקבל השבת תמורה או כרטיס חלופי (במקום לטוס בטיסה שהמאוחרת / מוקדמת), וזאת בנוסף לפיצוי כאמור בסעיף 6.

לכאורה, אם כל הנוסעים שלא הודיעו לחברת התעופה על ביטול הטיסה אכן היו מתכוונים לטוס, הרי שסביר כי במצב הדברים הנוכחי הם היו מעדיפים לקיים את הטיסה למרות השינוי (של עד ± 12 שעות) ולכן החברות היו יכולות לתכנן איחוד טיסות גם ללא השינוי המוצע.

ואולם, קיימת תופעה לא זניחה בהיקפה (מוערכת בעשרות אחוזים לפי נתונים ראשוניים וגולמיים מענף התעופה) של נוסעים שאינם מבטלים את כרטיס הטיסה אך אינם מתייצבים לטיסה בפועל. ניתן להבין זאת כתופעה שבה הנוסעים נמנעים במכוון מצעד אקטיבי של ביטול הטיסה אלא ממתנינים לכך שחברת התעופה תבטל בעצמה את הטיסה, וכך הם יהיו זכאים להטבות לפי החוק, הגם שבפועל לא התכוונו לטוס. זהו כשל שוק שיצר הוראות החוק העיקרי - הוראות שלא הותאמו לעתות משבר כפי שאנו חווים כעת. תופעה זו גורמת לכך שלחברות התעופה אין ודאות סבירה מי מהנוסעים שלא ביטלו את טיסתם אכן מתכוון לטוס בפועל, ולכן אין באפשרותן לתכנן באופן ריאלי את איחוד הטיסות.

ככל שיתאפשר לחברות התעופה לאחד טיסות על פני היממה, מבלי להיות חבות בהשבת תמורה, אלא בכרטיס טיסה חלופי בלבד – הדבר יתמרץ את חברות התעופה להפעיל טיסות בהתאם לביקושים האמיתיים (בהתקיים אחוז תפוסה סביר המספק כדאיות כלכליות לקיום הטיסה), ובכך לאפשר קיומו של קשר תעופתי מינימלי עם יעדים שונים בעולם.

בהנחה כי נוסעים שאכן מעוניינים לטוס חרף "בהלת הקורונה" הם כאלה שיעדיפו טיסה באיחור/ הקדמה של עד 12 שעות, הרי שלנוסעים אלה תגרם אי נוחות מעטה, אם בכלל, מהתיקון המוצע, שכן בלאו הכי היו בוחרים לטוס ולא לתבוע את הזכאות להשבת תמורה.

בנוסף, ההסדר המוצע יקטין את התמריץ של נוסעים שאינם מתכוונים לטוס, לא לבטל את כרטיס הטיסה שלהם, בתקווה ליהנות מהזכאויות לפי החוק.

לפיכך, מוצע לקבוע כי כאשר ההקדמה / האיחור לעומת מועד ההמראה המקורי הם בין 5 ל- 12 שעות (כולל כאשר הנוסע הועבר לטיסה אחרת לאותו יעד, בשל איחוד טיסות), הנוסע יהיה זכאי, במקום לטוס בטיסה המאוחרת / המקדימה כאמור, לכרטיס חלופי לאותו יעד אך לא יהיה זכאי להשבת תמורה. בהקשר זה תחול הוראת סעיף 3(א)3 לחוק הקובעת מהו כרטיס טיסה חלופי: "כרטיס טיסה חלופי ליעד הסופי של הנוסע, בתנאים הדומים ככל האפשר לתנאי כרטיס הטיסה המקורי שהונפק לו ובמועד המוקדם ביותר שניתן, או במועד מאוחר יותר בתיאום עם הנוסע, ובכפוף לקיומם של מקומות פנויים בטיסה";

מוצע להחיל הוראה זאת החל מיום הפצת תזכיר החוק, כדי לאפשר לחברות התעופה להנהיג את הפרקטיקה של איחוד טיסות כמה שיותר מוקדם, ולהקטין מיידית את התמריץ לנוסעים שאינם מתכוונים לטוס לא להודיע על ביטול טיסתם אלא להמתין כי הזכות ל"השבת התמורה" תיפול לחיקם.

לפסקה (5)

בסעיף 11 לחוק העיקרי הוסמך בית משפט לפסוק פיצויים לדוגמה (ללא הוכחת נזק) בסכום העומד היום על כ- 10,500 ₪, במקרים בהם חברת התעופה אינה מעניקה את ההטבות המגיעות לנוסע לפי החוק. מוצע להבהיר כי בתקופת הוראת השעה, הפיצויים לדוגמה יחולו בנסיבות שבהן חברת התעופה אינה מעניקה את ההטבות להן זכאי הנוסע לפי הוראת השעה, ולא לפי החוק העיקרי.

תחילה ותוקף

תחילה : לנוכח שינויי השוק המהירים והקיצוניים, אשר תיקוני החקיקה אינם נותנים להם מענה בקצב מספק, מוצעת תחילה רטרואקטיבית כלהלן :

לגבי ביטול הזכאות לנוסע שטיסתו בוטלה לפי צויו וללינה של יותר מלילה אחד, ולגבי חובת השבת תמורה תוך 90 ימים במקום תוך 21 ימים – מוצעת תחילה רטרואקטיבית מיום 29/2/2020 הוא המועד שבו ניתן להצביע בבירור על ירידה משמעותית בביקושים לטיסות, כמו גם ביטולי טיסות עקב הנחיות המדינות השונות לגבי איחוד טיסות על פני יממה ללא השבת תמורה, אלא הצעת כרטיס טיסה חלופי בלבד – מוצעת תחילה רטרואקטיבית מיום פרסום תזכיר החוק – כדי לאפשר לחברות התעופה להנהיג את הפרקטיקה של איחוד טיסות כמה שיותר מוקדם ועל מנת להקטין מיידית את התמריץ לנוסעים שאינם מתכוונים לטוס לא להודיע על ביטול טיסתם אלא להמתין כי הזכות ל"השבת התמורה" תיפול לחיקם.

תוקף: מוצע כי הוראת השעה תחול עד ליום 30 באפריל 2020 (המוצע כתאריך משוער לתחילת חזרה לשגרה של ענף התעופה; התאריך יעודכן בתלות בהתפתחויות). בנוסף, מוצע לקבוע כי הסעיף לפיו חובת חברת התעופה להשבת תמורה תהיה בתוך 90 ימים מהיום שהנוסע או נותן שירות סוכנות הנסיעות פנה אל חברת התעופה, במקום 21 ימים – יחול על כל טיסה שתוכננה להמריא בתקופת התוקף (זאת כדי למנוע פרשנות לפיה לגבי כלל הטיסות שתוכננו ל- 21 הימים האחרונים של תקופת תוקף הוראת השעה, חובת השבת תמורה תהיה תוך 21 ימים).

מאחר שכאמור לעיל, משך המשבר הכלכלי / תעופתי שבו אנו נמצאים אינו ידוע, מוצע להסמיך את שר התחבורה להאריך את תוקפה של הוראת השעה בהתאם לצורך.