



רשומות

הצעות חוק

ה מ מ ש ל ה

12 באוקטובר 2009

452

כ"ד בתשרי התש"ע

עמוד

הצעת חוק התובלה האווירית (תיקון מס' 2), התש"ע-2009 2

הצעת חוק התובלה האווירית (תיקון מס' 2), התש"ע-2009

1. תיקון סעיף 1 בחוק התובלה האווירית, התש"ס-1980¹ (להלן – החוק העיקרי), בסעיף 1, אחרי ההגדרה "הפרוטוקול הרביעי" יבוא:
- "אמנת מונטריאול" – האמנה לאיחוד כללים מסוימים בדבר תובלה בין-לאומית באוויר, שנחתמה במונטריאול ביום 28 במאי 1999²;
2. אחרי סעיף 3 לחוק העיקרי יבוא:
- א. "תובלה בין מדינות שהן צדדים לאמנת מונטריאול"
- ב. על תובלה אווירית שמקום היציאה ומקום הייעוד שלה נמצאים לפי תנאי ההסכם בין הצדדים בשטחן של שתי מדינות שהן צדדים לאמנת מונטריאול, או בשטחה של אחת מהן בלבד שהיא צד והוסכם על מקום חניה בשטחה של מדינה אחרת, יחולו הוראות אמנת מונטריאול.
- ב. על תובלה אווירית שחלות עליה כמה אמנות ובהן אמנת מונטריאול, יחולו הוראות אמנת מונטריאול בלבד.
3. בסעיף 4 לחוק העיקרי, במקום "שר התחבורה" יבוא "שר החוץ" ובמקום "אמנת גואדלחרה, פרוטוקול גואטמלה, הפרוטוקולים הראשון, השני, השלישי והרביעי" יבוא "האמנה או אמנת מונטריאול".

ד ב ר י ה ס ב ר

כללי חוק התובלה האווירית, התש"ס-1980 (להלן – החוק), מחיל בדין הישראלי את הוראות אמנת ורשה, 1929, שהיא האמנה לאיחוד כללים מסוימים בדבר תובלה בין-לאומית באוויר (להלן – אמנת ורשה), אמנת ורשה, על תיקוניה הרבים באמנות ובפרוטוקולים שונים, מאומצת הן לגבי תובלת פנים בישראל והן לגבי תובלת חוץ.

במאי 1999 נערכה במונטריאול אמנה חדשה הקובעת כללים בהובלה האזרחית הבין-לאומית באוויר (להלן – אמנת מונטריאול). מטרתה של אמנת מונטריאול היא לגבש, לעדכן ולהביא למודרניזציה של מערכת הכללים הקיימת עד כה מכוח אמנת ורשה. בין עיקריה של אמנת מונטריאול: העלאת גבול האחריות לנזק שנגרם לגופו או לרכושו של נוסע, הוספת סמכויות שיפוט, והטלת חובת ביטוח על המובילים.

מאחר שמדינת ישראל קיבלה על עצמה את ההתחייבויות הנובעות מאמנת ורשה, ואימצה אותן בחוק בנוסחו הקיים, הרי שלצורך אשורור אמנת מונטריאול והצטרפות מדינת ישראל לאמנה זו, נדרש תיקון של החוק והתאמתו לאמנת מונטריאול.

מטרת התיקון המוצע ליצור בהירות ואחידות בנושאי האחריות, הפיזיים והסמכויות בתחום התובלה האווירית, תוך אימוץ אמנת מונטריאול העדכנית והאחידה, שתחליף את אמנת ורשה על כל התיקונים והפרוטוקולים הנלווים שלה. עם זאת, אמנת ורשה תמשיך לחול לגבי אותן מדינות

שלא הצטרפו לאמנת מונטריאול, וכן לגבי מדינת ישראל עד ליום שבו יודיע שר החוץ ברשומות על הצטרפותה לאמנה זו.

סעיף 1 החוק בנוסחו כיום מגדיר בסעיף 1 שבו את ה"אמנה", כאמנת ורשה על תיקוניה השונים. מוצע להוסיף את ההגדרה "אמנת מונטריאול", כדי לאפשר את החלת הסדרי אמנת מונטריאול על תובלה אווירית המופעלת משטחן של מדינות שהצטרפו לאמנת מונטריאול, על תובלה אווירית פנימית ועל תובלה אווירית שאמנת ורשה על תיקוניה או אמנת מונטריאול אינן חלות עליה ("תובלה מחוץ לאמנה").

סעיף 2 מוצע להוסיף את סעיף 3 המחיל את הסדרי אמנת מונטריאול על תובלה משטחן של מדינות שהצטרפו לאמנת מונטריאול. כמו כן, כדי לפשט ולהבהיר איזו מבין האמנות תחול על מדינת המוצא ומדינת הייעוד, מוצע להוסיף את סעיף 3ב, הקובע כי לגבי תובלה בין מדינות שהן צד לכמה אמנות – הן לאמנת ורשה או לתיקונים או לפרוטוקולים המתקנים אותה, והן לאמנת מונטריאול – יחולו הוראות אמנת מונטריאול, בהיותה האמנה המאוחרת מביניהן.

סעיף 3 סעיף 4 לחוק בנוסחו הנוכחי קובע כי שר התחבורה ראשי להודיע ברשומות על כניסה לתוקף של פרוטוקולים מסוימים המתקנים את אמנת ורשה, לגבי מדינת ישראל. התיקון המוצע קובע שני דברים:

¹ ס"ח התש"ס, עמ' 197; התשנ"ח, עמ' 14 ועמ' 316.

5. (א) על תובלת פנים ותובלה מחוץ לאמנה יחולו הוראות אמנת מונטריאול, בתיאומים לפי העניין.

(ב) לענין תחולת אמנת מונטריאול על תובלה מחוץ לאמנה, כל מקום באמנת מונטריאול שמדובר בו במדינה שהיא צד לאמנת מונטריאול, יתפרש ככולל כל מדינה שבה מצוי מקום היציאה או מקום הייעוד לפי הסכם התובלה, אף שאינה צד לאמנת מונטריאול.

6 בסעיף 6(א) לחוק העיקרי – תיקון סעיף 6

(1) ברישה, אחרי "לפי הוראות האמנה" יבוא "או אמנת מונטריאול, לפי העניין";

(2) בפסקה (1), בסופה יבוא "או באמנת מונטריאול, לפי העניין".

8 סעיף 8 לחוק העיקרי – בטל. ביטול סעיף 8

9 בסעיף 9 לחוק העיקרי – תיקון סעיף 9

(1) בסעיף קטן (א), אחרי "כפי שנקבע באמנה" יבוא "או בזכויות משיכה מיוחדות כפי שנקבע באמנת מונטריאול, לפי העניין";

ד ב ר י ה ס ב ר

עוד מוצע לבטל את סעיף 8 לחוק כדי לא לאפשר עוד לשר התחבורה לקבוע הסדרים מיוחדים לענין זה, לגבי תובלת פנים ותובלה מחוץ לאמנה. תיקון זה ימנע את אי־הבהירות הקיימת היום בפסיקה בישראל בנושא הפיזיו בתובלת פנים, הנובעת מהנוסח הקיים של סעיפים 5 ו־8 לחוק.

וזה נוסחו של סעיף 8 לחוק, שמוצע לבטלו:

"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, 29, 30, 32 ו־34 לאמנת ורשה ופרט לאמנת גואדלהרה, לא יחולו על התובלה, ולקבוע הוראות אחרות תחתיהן באותו ענין;

(2) לגבי תובלה מחוץ לאמנה – הוראות שונות מהאמנה, בדבר עריכתם של כרטיסי נוסעים וכרטיסי כבודה ומטען ובדבר השיפוט.

5 סעיף 6 לחוק בנוסחו הנוכחי מסדיר את הסמכות לקבוע הוראות להשלמת דמי נזק במקרים של מוות או פגיעה גופנית, מעבר לפיזיויים המשתלמים לפי אמנת ורשה. מוצע כי הסדר זה של אפשרות לקבוע פיזיויים נוספים יחול גם לגבי אמנת מונטריאול.

7 סעיף 9 לחוק בנוסחו הנוכחי מסדיר את הנושא של המרת הסכומים הנקובים באמנת ורשה ובפרוטוקולים המתקנים שלה, למטבע ישראלי. באמנת מונטריאול נקובים הסכומים ב"זכויות משיכה מיוחדות" ולא במטבע חוץ. התיקונים המוצעים יאפשרו החלה של הסדרים מקבילים גם לגבי אמנת מונטריאול.

האחד, שסמכות ההודעה כאמור תועבר משר התחבורה לשר החוץ; והשני, הוספה של אמנת מונטריאול לרשימת האמנות והתיקונים ששר החוץ יכול להודיע ברשומות על כניסתם לתוקף לגבי מדינת ישראל, כאמור באותו סעיף.

סעיפים 5 לחוק בנוסחו הנוכחי מחיל את הוראות 4 ו־6 אמנת ורשה על תובלת פנים ותובלה מחוץ לאמנה. עם זאת, סעיף 8 לחוק בנוסחו הנוכחי מסמיך את שר התחבורה לקבוע בצו הסדרים מיוחדים לגבי תובלת פנים ותובלה מחוץ לאמנה, שאינם תואמים במלואם את אמנת ורשה.

מוצע להחליף את סעיף 5 לחוק ולהחיל את הוראות אמנת מונטריאול על תובלת פנים ותובלה מחוץ לאמנה; וזה נוסח סעיף 5 לחוק שמוצע להחליפו:

"תובלת פנים ותובלה מחוץ לאמנה"

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

(1) שיעור הפיזיויים 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 גואטמלה או של הפרוטוקול השלישי, יהיה שיעור הפיזיויים כאמור באותם פרוטוקולים, לפי הענין.

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

(2) בסעיף קטן (ב), בסופו יבוא "ועל תובענה שחלה עליה אמנת מונטריאול – החל ביום כניסתה של אמנת מונטריאול לתוקף לגבי מדינת ישראל, בהתאם להודעת שר החוץ לפי סעיף 4".

8. האמור בסעיף 11 לחוק העיקרי יסומן "א)" ואחריו יבוא:
"ב) הוראות אמנת מונטריאול לא יחולו על תובלה אווירית שמדינה שהיא צד לאמנת מונטריאול הצהירה לגביה בדבר אי-התחולה כאמור לפי סעיף 57 לאמנת מונטריאול"
9. בסעיף 15 לחוק העיקרי, בסופו יבוא "או באמנת מונטריאול, לפי העניין."
10. בסעיף 16 לחוק העיקרי, אחרי "שהן צדדים לאמנה" יבוא "או לאמנת מונטריאול".
11. תחילתו של חוק זה ביום כניסתה של אמנת מונטריאול לתוקף לגבי מדינת ישראל, בהתאם להודעת שר החוץ לפי סעיף 4 לחוק העיקרי, כנוסחו בסעיף 3 לחוק זה.

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 10 סעיף 16 לחוק בנוסחו הנוכחי קובע כי הודעת שר התחבורה שתפורסם ברשומות, בדבר המדינות שהן צדדים לאמנת ורשה, תשמש ראיה לדבר לעניין חוק זה. מוצע להחיל הסדר דומה גם לגבי אמנת מונטריאול.

סעיף 11 לפי סעיף 53(7) לאמנת מונטריאול, לגבי מדינות שהצטרפו אליה לאחר כניסתה לתוקף, האמנה תיכנס לתוקף 60 ימים לאחר שאותה מדינה הפקידה מסמך אשרור של האמנה. מוצע כי התיקון המוצע ייכנס לתוקף במועד כניסתה לתוקף של אמנת מונטריאול לגבי ישראל. הודעה על מועד זה תפורסם בידי שר החוץ לפי סעיף 4 לחוק. מאחר שתחילתו של התיקון המוצע תהא 60 ימים מיום הפקדת מסמך האשרור של אמנת מונטריאול בידי מדינת ישראל, הדבר יאפשר זמן היערכות מספק, שכן חברות התעופה שחוק זה חל עליהן (הן "המובילים") מודעות לשינויים שהוא יוצר, כאשר בבסיס השינויים מונחת הדרישה לכיסוי ביטוחי הולם של החברות.

סעיף 8 סעיף 11 לחוק בנוסחו הנוכחי מסייג את תחולתה של אמנת ורשה, בהתאם לזכותן של המדינות החברות באמנה להסתייג מהוראותיה. לפי סעיף 57 לאמנת מונטריאול, המדינות החברות רשאיות להסתייג ממנה ולהודיע כי היא לא תחול על תובלה אווירית המבוצעת על ידי מדינה חברה למטרות ממשלתיות לא מסחריות, וכן על תובלה של בני אדם, כבודה ומטען למען רשויות הצבא של מדינות חברות, כאשר מלוא קיבולת כלי הטיס נשמרה בעבור רשויות הצבא. התיקון המוצע מאפשר לסייג גם את תחולתה של אמנת מונטריאול, בהתאם להוראות סעיף 57 האמור לאמנת מונטריאול.

סעיף 9 סעיף 15 לחוק בנוסחו הנוכחי מסדיר תקופת התיישנות מיוחדת לזכויות לדמי נזק לפי החוק, בהתאם להוראות אמנת ורשה. התיקון המוצע יאפשר החלה של ההסדר הקבוע בסעיף 35 לאמנת מונטריאול, ולפיו הזכות לפיצויים תפקע אם התביעה אינה מוגשת בתוך פרק זמן של שנתיים.