

אלמוג לוי	לילך מיכלשטיין	רון ליבסון	אילן זהר	יהושע חורש
אלעד משה	סתיו סוסייה	ישראל קליין	אפרת זהר	טל בנד
דר נתן יעקובוביץ	מיכאל אזולאי	נר שאלתיאל	אבי אלדור	אהוד ארצי
ליאל עזזיהו	שני בחכמה	עתליה שטרית	ד"ר עמרי סנדר	אהרן (אנטוני) בלוך
רון פלד	תאיר בן-זאב	עירא הרדי	פיני עזריה	אבי אורח
תמר רוטנברג	מאיה גנור	שני סטרול	ד"ר איל ברוק	אביגיל קסטיאל
אהוד רויסבלט	אלמוג גרש	לנס בלומנטל	יאיר זיו	אמיר כספרי
מדכי מהלו	טל חבס	טל וקס	מיטל מלכיאל ורטהים	קליפורד דיוויס
אשלי אקרלינג	יהל כהן	בר ימין	תומר שירמן	אליה צונץ קולר
נועה אליקים	יובל ניר	נעה לביאן בורובסקי	אבנר יצחקי	מיכל ליברמן
דבורה שניצר	הדר עסיס תמיר	דויד סילבר	מוטי סבן	חגי דורון
נגב אלוני אלון	דויד פרוג	דניאל עובדיה	ניקולס גיפס	רון פוגל
מתן אסקין	אסף קורן	ליאת יהלום	עמית בכר	בנימין שפר
דרור לביא	אסף קשתות שטיין	מיכל אברמוביץ	יעל רוזנברג-רובין	מדכי מלכה
אריאל מן	נהה רובינשטיין	איתמר אמיתי	הגר פייס גימבורג	ליאור נוימן
אמנון צפירי	דנה שמר מוכתר	שרון דניאלי	ליאור מלר	אלישע שור
גל חכם אהרון	ענבר אסרף	תנגאל לביא	עדי הפומן	אורית יוליס-דבי
נורית לקסר	נורית גל און	אבי סרביאנסקי	גל ארד-כהן	אילן דורון
דניאל מגן	סס ירמיהו	יואב שמידט	רוני פולטי	ד"ר אסף רנצלר
תמר שמואלי	צופית כהן	ירדן אנקב	מרים זלצמן	עמית שטיינמן
הילה לביא	מאי אלניר	רבקה אריאל	עדי שלמה	פנינה שפר עמנואל
דריה אבירם	חן גולדשטיין בן יוסף	סתו בן חמו	מרינה רוזר	רון רוזמר
עומר בושנסקי	ג'רייס אליאס	נעה דביר בר-טור	אילן גולוד	גיאת פירר
מיטל גורפינקל	בת ארביץ	מיה עשבי	אביב הלפרין	דבב אפל
אופיר זודאי	רותם גלמן כסלו	טל שטיקר	משה זילברברג	אופיר פוזנר
גייל מנור	גוני דיין	ירון דגן	חן זייפן	ערן בצלאל
מור פינקלשטיין	יובל כהן	סופיה טבצ'י	קטיה לאוקומוביץ	אופיר קפלן
לירי קנובל	יהונתן לנקרי	גל קלנר	עופר קובץ	נועם בליי
גבריאל אלטרמן	יונתן פישר	יהודה רובינס	גלעד גפני	אהוד בן-יהודה
תומר אנטשל	דורין רוטנשטיין	דן תירוש	לירי זהבי	אוראל פרינץ
אילון דהן	אופיר שלר	עדן הלפרט	אורי עוז	מוון כ"ץ
ניסים חי יאמין	רודי רמאל	בת חן אוצון	אתי ויסוקי כהן	ליאור מימון
מאור לנקרי	נועה וילנר	בר אולמרט	גילי רגב	שי גימלשטיין
יונתנה פרויליך	אליאור גובס	ליאור פולק	ברי קורש	נועה גלר-בכר
דר צוקרברג	מוחמד דרובי	נטלי רזין	זהר קסולין-בונה	רון פלדמן
נעם שור	דעואל הורוביץ	נעה שמואלי	מיטל ברק	פרח רוסלר
יובג יהושע	גיאת נש	שוהה רז	צחי לב	אביבת אזולאי
יובל טוכמן	דור קלו	אור כהן	מיכל גונן	גיאת ורטהים
	יחיאל אורן הרוש	אורה כהן	רוית קוטק	שלומי דלג'ו
	שחר איבי	ימית כהן	אביגיל וולנסקי	גלעד כ"ץ
	טל אייל	מתן קדוש	ליטל פרג'י	ירון לסטרל
	מישאל אסוף	טל שבו	אדם לויטן	אמיר עסלי
	שקד בזנח	טלי לוי	תמי ריזנברג	נועם זמיר
	עמית בן יאיר	אורי לביט	רינה שרון	גיתית לוי גרינברג
	אליס ווינסקי	זוהר מלול	אורי בוסטנאי	מיכל לבנון-פורת
	עודד ישראל	אור שבער	תום דרמן	רויט בודוביץ-סיגר
	רותם כהן	יפעת לויטינגר	דורית המברג גוזנסקי	קית' שאו

היו קוברסקי, יועץ  
אשר חלד, יועץ  
פיליפ וולדקס, יועץ

ד"ר אמנון גולדנברג (2005 - 1935)  
רות אורן (2016 - 1926)  
אליקס הרטמן (2024 - 1956)

28 בנובמבר 2024

**באמצעות דוא"ל**

לכבוד  
חה"כ מר דוד ביטן,  
יו"ר ועדת הכלכלה,  
**כנסת ישראל, ירושלים**

שלום רב,

**הנדון: הצעת החוק לתיקון חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה) (תיקון מס' 3**

**הוראת שעה חרבות ברזל) התשפ"ד-2024 – התייחסות משלימה מטעם Ryanair DAC**

בשם מרשתנו, חברת התעופה Ryanair DAC (להלן – "ריינאיר"), ובהמשך לדיונים שנערכו בוועדת הכלכלה בימים 9.10.2024, ו-18.11.2024, ולהתייחסות שהוגשה על-ידי ריינאיר ביום 14.11.2024, מוגשת בזאת התייחסות משלימה להצעת החוק לתיקון חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה) (תיקון מס' 3 והוראת שעה חרבות ברזל), התשפ"ד-2024 (להלן – "הצעת החוק"), בהתאם לנוסח שהתפרסם ביום 28.11.2024, לקראת הדיון הקבוע ליום 2.12.2024.

כפי שיפורט להלן, ריינאיר מברכת על המאמצים מצד כל הגורמים המעורבים לעדכן את חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012 (להלן – "חוק שירותי תעופה" או "החוק"), באופן שייצור וודאות משפטית, יסייע בהפחתת מחלוקות והתדייניות בפני ערכאות משפטיות, יאזן באופן נכון בין זכויות לחובות הקבועות בחוק, ויסייע להתניע את התחרות בשוק התעופה הישראלי, לרווחת הציבור כולו.

## סעיף 2 להצעת החוק – הוספת סעיף 9א(א)(3) – כרטיס חלופי

1. נדרשת הבהרה לפיה התיקון האמור נועד לצמצם את חוסר הוודאות המשפטית ולמנוע ריבוי התדיינות, אך אין בו כדי לגרוע מכך, שהחובה להציע כרטיס חלופי כפופה, בכל מקרה, לכרטיס טיסה בתנאים דומים ככל האפשר לתנאי כרטיס הטיסה המקורי, ולקיומם של מקומות פנויים בטיסה (סעיף 3א(3) לחוק).
2. פרשנות זו לסעיף 3א(3) לחוק אף עולה בקנה אחד עם עמדת רשות התעופה האזרחית, כפי שהובעה בדיון ביום 18.11.2024, לפיה חובת מפעיל הטיסה להציע כרטיס חלופי כפופה בין השאר, לכך שאותו מפעיל מקיים טיסות מישראל ואליה.

## סעיף 3 להצעת החוק – הוראת השעה

3. סעיף 3(1) – **החלת פטור מפיצוי סטטוטורי בתקופת המצב המיוחד** – יש מקום להחלת פטור מלא מפיצוי סטטוטורי מיום 7.10.2023 ועד לסיום תקופת המצב המיוחד, או לכל הפחות עד ליום 27.11.2024 (יום כניסתו לתוקף של הסכם הפסקת האש מול לבנון<sup>1</sup>) ולא עד ליום 30.11.2023 כפי שקובע הנוסח הקיים, באופן שרירותי, ומבלי להתחשב ברצף האירועים הביטחוניים הדרמטיים שהתרחשו לאחר מועד זה<sup>2</sup>, ובכלל זה, רק לאחרונה, **נפילת טיל בנמל התעופה בן-גוריון ביום 6.11.2024**<sup>3</sup>. אירועים מסוג זה, המדברים בעד עצמם, מנעו מחברות התעופה הזרות הפעלת טיסות לישראל. החלת הפטור מפיצוי סטטוטורי גם בתקופה זו הוא צודק, נכון ומתבקש ויסייע בהגברת הוודאות והקטנת מחלוקות והתדיינות מיותרות בפני ערכאות שיפוטיות.
4. סעיף 3(2) – **קיצור תקופת ההודעה המוקדמת שבגינה תקום חבות בפיצוי סטטוטורי** – לכל הפחות (וכחלופה לאמור בסעיף 3 לעיל), יש מקום להחיל את ההוראה בדבר קיצור תקופת ההודעה המוקדמת עד לתום המצב המיוחד (ולחילופין עד ליום 27.11.2024) ולא עד ליום 29.2.2024 כפי שקובע הנוסח הקיים (שאף הוא מועד שרירותי), שאינו משקף את חוסר הוודאות ששרר (לשון המעטה) גם לאחר מועד זה.
5. סעיף 3(3)ב) – **יידוע הנוסע בדבר זכאותו לכרטיס טיסה חלופי מנקודת מוצא שונה או מיעד שונה, וקבלת הסכמתו בכתב – ראשית**, הוראה זו יוצרת כפילות בין חובות היידוע והגילוי הקבועות בסעיף 14 לחוק בנוסחו כיום, ומשכך היא אינה נדרשת. שנית, לעניין הדרישה לקבל את הסכמת הנוסע בכתב: מדובר בדרישה מכבידה ומסורבלת (כך למשל, במצב בו הנוסע נמצא בדרכים ויוצר קשר טלפוני עם חברת התעופה לצורך קבלת מענה במקרה של ביטול טיסה). ממילא, כרטיס הטיסה החלופי אינו מונפק באופן אוטומטי ללקוח, אלא בתיאום עם הנוסע, המעורב בבחירת מועד ויעד הטיסה (ככל שמדובר ביעד שונה מהיעד המקורי, בהתאם להצעת החוק). משכך, יש מקום למחוק תת-סעיף זה.

<sup>1</sup> הסכם שנועד לעצור את הלחימה בחזית הצפונית במלחמת "חרבות ברזל", את מבצע חצי הצפון שהחל 19.9.2024, ואת התמרון הקרקעי בלבנון שהחל ב-1.10.2024. ההסכם אושר בקבינט המדיני-ביטחוני הישראלי ב-26.11.2024, וכנס לתוקף ב-27.11.2024 בשעה 04:00.

<sup>2</sup> דוגמת חיסולו של סאלח אל-עארורי ביום 2.1.2024; מתקפת הטילים הראשונה מאירן בלילה שבין 14-13.4.2024; חיסול פואד שוכר ואסמעיל הנייה בימים 30-31.7.2024, בהתאמה; חיסולו של חסן נסראללה ביום 26.9.2024; פרסום המלצה של הסוכנות האירופית לבטיחות תעופה (EASA) שלא לטוס בשמי לבנון וישראל עד 31.10.2024; מתקפת הטילים השנייה מאיראן בערב ה-1.10.2024.

<sup>3</sup> "נשאים בבית: רקטה נפלה בנתב"ג - והבריחה שוב את החברות הזרות" <https://www.kan.org.il/content/kan-news/newstv/p-591147/821517>.

## סעיף 4 להצעת החוק – הוראת מעבר

6. סעיף זה **שולל** את סמכות השר לקבוע בצו, מכוח סעיף 9 המוצע, הוראות שיחולו על כרטיס טיסה שהמועד הנקוב בו קודם ליום תחילת החוק. **בכך יש כדי לגרוע מארגז הכלים שהצעת החוק באה להעניק לרשות המבצעת** על מנת להתמודד עם המציאות המתגרת שנכפתה על מדינת ישראל (ועל חברות התעופה) מאז 7 באוקטובר 2023.
7. בהעדר סמכות לשר להסדיר גם את התקופה המשמעותית שקדמה למועד תחילת החוק (שעוד איננו ידוע בשלב זה), הרי שתקופה של **למעלה משנה** בה שוררת אי וודאות בשוק התעופה הישראלי תיוותר תחת הסדרה חלקית בלבד - **ההוראות היחידות שיחולו בתקופה זו הן ההוראות בדבר פטור מחבות בפיצוי סטטוטורי, שאף הן חלות (בנוסח הקיים) רק לתקופה כוללת של כחמישה חודשים, בעוד מצב החירום נמשך למעלה משנה.**
8. ברי, כי אין במתן הסמכות לשר בעניין זה כדי לחייבו להוציא צו כאמור, אלא אך ליתן בידו את הסמכות להפעיל את שיקול דעתו ולממש כלים שהקנה לו המחוקק לאסדרת השוק בנסיבות של חוסר וודאות. יובהר, כי כאשר מדובר **בחקיקת משנה** בהחלט ייתכנו נסיבות בהן תחולה רטרואקטיבית תהיה מוצדקת, ואף ראויה, בכפוף לכללים של סבירות ומידתיות.<sup>4</sup>
9. הערה לפני סיום: בסופו של יום, מטרת הדיון היא לאפשר את חזרתן לישראל של חברות התעופה הזרות, ובכלל זה **חברות טיסות החסך (Low-cost) המחוללת את התחרות בשוק**. בהקשר זה, מופנית תשומת הלב לכך שהמודל הכלכלי "הרזה" והחסכוני של חברות טיסות החסך – הפועלות בשגרה מטרמינל 1 (בו עלויות התפעול נמוכות יחסית) הסגור כרגע – לא מאפשר להן לפעול מטרמינל 3 (שם עלויות התפעול גבוהות משמעותית). בנסיבות אלו, על-מנת לאפשר את חזרתן של חברות טיסות החסך לישראל, יהיה צורך לאפשר להן לפעול מטרמינל 1 (או מטרמינל אחר, בהתאם לתעריפים החלים עליהן בטרמינל 1).
10. **לסיכום**, הצעת החוק, בפרט בנוסחה העדכני, היא צעד מבורך בכיוון הנכון, לצורך התנעת התחרות בשוק התעופה הישראלי, לרווחת הציבור כולו. עם זאת, ובהינתן כי התיקון נועד לקדם ודאות, לטפל בבעיות שהתגלעו ביישום החוק מאז ה-7.10.2023 (- תחולה לעבר) בצד יצירת כלים מתאימים להתמודדות עם מצבי חירום עתידיים מן הראוי שלא לעצור בחצי הדרך, אלא לסיים את המלאכה באופן שתאפשר לכל השחקנים המעורבים וודאות משפטית, תוך הפחתת מחלוקות והתדיינויות וצמצום העומס על בתי-המשפט.

בכבוד רב ובברכה,

אייל דורון, עו"ד  
ש. הורוביץ ושות'  
ב"כ Ryanair DAC

<sup>4</sup> בג"ץ 1149/95 ארקנו תעשיות חשמל בע"מ נ' ראש עיריית ראשון לציון, פ"ד נד(5) 547, 571-572 (2000); וכן ראו: ע"מ 7749/09 אורט ישראל חברה לתועלת הציבור נ' הממונה על מחוז ירושלים במשרד הפנים, פסקאות 30-31 לפסק-דינו של השופט ע' פוגלמן (נבו); (30.11.2011).