

בפני כב' הרשמת הבכירה אילנה הדר

תובעים

1. פלונית  
2. אלמוני  
3. א' (קטין)  
4. ב' (קטין)

נגד

נתבעת

יונייטד אירליינס אינק.

### פסק דין

בפניי תביעה שהגישו התובעים נגד הנתבעת לפיצוי כספי בגין איחור בהמראת טיסה, שנטען כי הביא להחמצת טיסת המשך, להפסדים שונים, לאבדן הנאה ולעגמת נפש, וכן לפיצוי לדוגמה בגין אי אספקת שירותי לינה, הכל בהתאם להוראות חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), תשע"ב-2012 (להלן – "החוק").

התובעים הם זוג הורים ושני ילדיהם הקטינים. התובע 2 הינו עורך דין במקצועו, ולכן ולבקשת הנתבעת, ניתן לה היתר ייצוג והיא יוצגה בהליכים שבפניי ע"י עורך דין מטעמה.

### טענות התובעים

1. בחודש אוקטובר 2019 רכשו התובעים מהנתבעת ארבעה כרטיסי טיסה, מישראל לבוסטון שבארה"ב וחזרה, באמצעות אתר האינטרנט "אליס", במסגרת עסקת מכר מרחוק.

2. הטיסות הוזמנו מהנתבעת בהתאם ללוח הזמנים שהוצע על ידה באתר האינטרנט שלה, וכללו טיסה ישירה מתל אביב לניו יורק ומשם טיסת המשך לבוסטון, ובאופן דומה גם בטיסה חזרה – טיסת פנים מבוסטון לניו יורק ומשם טיסת המשך לתל אביב.

3. במועד הטיסה חזרה ארצה ועם הגעת התובעים לדלפק הבידוק ומסירת המזוודות, התברר להם כי הטיסה מבוסטון לניו יורק מתעכבת לפרק זמן בלתי ידוע בשל תקלה טכנית במטוס שאמור לבצע את הטיסה ואשר באותו שלב עדיין לא המריא מיעדו הקודם, כך שהוא עתיד לנחות באיחור רב ולהמריא באיחור רב לניו יורק. למרות חששם, ובהמלצת נציגי הנתבעת, ביצעו התובעים בידוק לטיסה תוך שהובטח להם שאם האיחור יגרום להחמצת טיסת ההמשך, צוות הקרקע בניו יורק ידאג להם לטיסה חלופית או פתרון הולם אחר.

4. הטיסה מבוסטון התאחרה בשעתיים וחצי ונחתה בניו יורק מעט לפני חצות הלילה, לאחר שטיסת ההמשך כבר המריאה לתל אביב, והטיסה החלופית שהוצעה ע"י צוות הקרקע תוכננה להמריא למחרת, בשעות אחר הצהריים.
5. תחילה סירב צוות הקרקע לדאוג לתובעים ללינת לילה בטענה שהאיחור נגרם עקב תנאי מזג האוויר, טענה שלגישת התובעים אינה אמת, ורק לאחר דין ודברים חריף עם נציגי הנתבעת ולאחר שהוכח להם שהאיחור נגרם בשל תקלה טכנית, התרצו אנשי צוות הקרקע וסיפקו לתובעים שובר למלון ללינת לילה.
6. התובעים הגיעו למלון בשעה 01:30 לפנות בוקר ושם גילו, לתדהמתם, שהשובר שניתן להם הינו עבור אדם אחד בלבד ולא עבור ארבעה אנשים, וכי אין במלון חדרים פנויים נוספים. לכן, נאלצו התובעים להצטופף למשך הלילה בחדר המתאים אך בקושי ללינת זוג, בשתי מיטות יחיד, ללא בגדים להחלפה, ללא מספר מספיק של מגבות וללא תנאים מתאימים ללינת המשפחה.
7. בסופו של דבר נחתו התובעים בישראל 17 שעות לאחר המועד המקורי, דבר שגרם לתובעים 1-2 להחמיץ ימי עבודה, ולתובעים 3-4 להחמיץ את יום הלימודים הראשון לאחר חופשת חג.
8. התובעים טוענים שמדובר ב"טיסה שבוטלה" לפי סעיף 1 לחוק ולכן הם זכאים להטבות לפי סעיף 6(א) לחוק, וכי הנתבעת הפרה את חובתה לפי הוראות סעיף 7(ב) לחוק למתן שירותי לינה ולכן הם זכאים לפיצוי לדוגמה בהתאם להוראת סעיף 11(א) לחוק.
9. התובעים העלו טענות נוספות המתייחסות, בין היתר, לטיסות הלוח ולעיכוב בהגעת המזוודות, אולם הן אינן חלק מעילת התביעה ולכן אינן נדרשת להן.

### **טענות הנתבעת**

1. התובעים בחרו את הטיסה האחרונה שעמדה לצאת מניו יורק לתל אביב במועד הטיסה המקורי, עם קישור של 93 דקות בלבד לצורך מעבר בין הטיסה הפנים ארצית מבוסטון לניו יורק לטיסת ההמשך הטרנס-אטלנטית לתל אביב, וזאת בעוד שעמדו בפניהם שמונה חלופות אפשריות לטיסות באותו יום.
2. מסיבות תפעוליות ובכללן תנאי מזג האוויר והחלפה בלתי מתוכננת של המטוס שהיה אמור לבצע את הטיסה לניו יורק, הטיסה נחתה באיחור של כ-127 דקות. לתובעים ניתנה טיסה חלופית באותו המסלול אך למחרת היום, וכן ניתנו להם שירותי לינה ושוברים לרכישת מזון.
3. יש לפטור את הנתבעת מכל אחריות נוכח מסכת העובדות הבלתי צפויות, קרי החלפת כלי טיס ותנאי מזג האוויר.
4. אף אחת מטיסות התובעים אינה בגדר "טיסה שבוטלה" כהגדרתה בחוק, והחמצה של טיסת המשך אינה בגדר "עילה מזכה" לפי החוק, ואינה מזכה בהטבות או בפיצוי כספי כלשהו.
5. לחלופין, גם אם מדובר ב"טיסה שבוטלה", הרי שלפי הוראות סעיף 6(ה) לחוק פטורה הנתבעת מפיצוי כספי, שכן הטיסה בוטלה מנסיבות שאינן בשליטת הנתבעת.
6. הנתבעת לא התייחסה בכתב הגנתה לטענות התובעים בדבר טיבם של שירותי הלינה שניתנו להם.

## **המסגרת הנורמטיבית**

1. סעיף 1 לחוק, הוא סעיף ההגדרות, קובע, בין היתר, כך:

“טיסה” – טיסה הממריאה מתחומי מדינת ישראל או אליה, לרבות טיסה הכוללת חניית ביניים;

“טיסה שבוטלה” – כל אחת מאלה, ואולם לא יראו שינוי במספר הטיסה כשלעצמו כטיסה שבוטלה:

(1) טיסה שלא התקיימה;

(2) טיסה שהמריאה באיחור של שמונה שעות לפחות מהמועד הנקוב בכרטיס הטיסה או באיחור שנקבע לפי סעיף 6(ח);

“עילה מזכה” – עילה המזכה נוסע בקבלת הטבות כאמור בסעיפים 5 עד 9;

2. סעיף 6 לחוק, שכותרתו “טיסה שבוטלה”, קובע כך:

(א) נוסע שהונפק לו כרטיס טיסה לטיסה שבוטלה, יהיה זכאי לקבל ממפעיל טיסה או מהמארגן הטבות אלה:

(1) שירותי סיוע;

(2) השבת תמורה או כרטיס טיסה חלופי, לפי בחירת הנוסע;

(3) פיצוי כספי כאמור בתוספת הראשונה.

... (ב)

... (ג)

... (ד)

(ה) בלי לגרוע מהוראות סעיף קטן (ג) (שעניינו הודעה מוקדמת על האיחור הצפוי – א.ה), 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;

3. סעיף 7(ב) לחוק, שכותרתו “טיסה שהמריאה באיחור”, קובע -

בלי לגרוע מהוראות סעיף קטן (א), נוסע שהונפק לו כרטיס טיסה לטיסה שהמריאה באיחור של חמש שעות ופחות משמונה שעות מהמועד הנקוב בכרטיס הטיסה זכאי להשבת תמורה או לכרטיס טיסה חלופי, לפי בחירתו; נוסע שהוצע לו כרטיס טיסה חלופי לטיסה שאמורה להמריא ביום שלמחרת ובחר לקבלו, זכאי לקבל גם שירותי לינה ושירותי הסעה....

## **דיון והכרעה**

לאחר שעיינתי בכתבי הטענות ובנספחיהם, ולאחר ששמעתי את הצדדים בעדותם בפניי, נחה דעתי שדין התביעה להתקבל.

נימוקיי להלן.

**טיסת התובעים היא בגדר “טיסה שבוטלה”**

1. טיסת התובעים מבוסטון לניו-יורק הייתה אמורה להמריא במועד הטיסה המקורי בשעה 19:50 והצדדים חלוקים בשאלה האם הטיסה המריאה באיחור של שתיים וחצי או באיחור של 127 דקות. מכל מקום, גם אם אקבל את טענת הנתבעת לפיה מדובר באיחור בן 127 דקות, הרי שאין מחלוקת שהטיסה נחתה בניו יורק קצת לפני חצות, כך שהתובעים החמיצו את טיסת ההמשך שהייתה קבועה לשעה 23:00.

כן אין מחלוקת, שבסופו של דבר המריאו התובעים לתל אביב יום למחרת מועד הטיסה המקורי, בשעה 16:00, כלומר באיחור של 17 שעות.

2. החוק מגדיר "טיסה" כ-"לרבות טיסה הכוללת חניית ביניים", ובפסקי דין רבים נקבע שיש מקום להטיל אחריות על חברת התעופה מקום בו איחור בטיסה אחת מתוך מסלול הכולל טיסות ביניים, אף אם אינו עולה על שמונה שעות, הביא להחמצת טיסת ההמשך.

3. השאלה נדונה בבתי המשפט, לרבות בבתי משפט מחוזיים, אולם טרם נקבעה בה הלכה ברורה.

4. כפי שנהגה לומר כב' הנשיאה (בדימוס) מרים נאור, בסופו של יום – הדין נגזר מהעובדות (ראה, למשל, בג"צ 10042/16 צחי קוונטינסקי נ' כנסת ישראל (פורסם 6.8.2017), בעמוד 60).

בהנתן עובדות התיק שבפניי, מקום בו התובעים הזמינו את הטיסה כיחידה אחת מתחילתה ועד סופה, עם עצירת ביניים ויעד סופי, באמצעות אתר האינטרנט של הנתבעת אשר הציעה את הטיסות כאמור באופן בו הוזמנו, סבורה אני שיש לראות את האיחור בהמראת הטיסה מבוסטון לניו יורק, איחור אשר הוביל להחמצת הטיסה מניו יורק לתל אביב ולאחור בה של מעל שמונה שעות, כ"טיסה שבוטלה".

5. ברת"ק (ח"י) 47528-09-20 יונייטד אירליינס אינק נ' ארז ליבוביץ לוי (14.10.2020) (להלן – "עניין ליבוביץ"), בו היו העובדות דומות לעובדות המקרה דן, דחה כב' השופט דאוד בקשת רשות ערעור שהוגשה על פסק דין של בית משפט לתביעות קטנות, שקבע כי מדובר בטיסה אחת כך שאיחור במקטע הראשון שהוביל להחמצת הטיסה השנייה וגרר עיכוב כולל של למעלה מ-8 שעות, מכניס את הטיסה כולה בגדר "טיסה שבוטלה".

וכך קבע כב' השופט דאוד - "לטעמי, מדובר בהזמנת כרטיס שנעשתה "כיחידה אחת", מה שמעיד שמסלול-הטיסה (בשני חלקיו המקטע הראשון והשני), באחריות המוביל האווירי, מראשית ועד סוף כיחידה אחת" (שם, בעמוד 6).

6. ברת"ק (מחוזי ב"ש) 39186-03-17 טרבס נ' ישראיר ואח' (7.6.2017), נאמר באמרת אגב, כך :

באשר לטענה העוסקת בחלוקת הטיסה לשניים, הרי שעל פי סעיף ההגדרות בחוק (סעיף 1 לחוק שירותי תעופה), המונח "טיסה" כולל בתוכו גם "טיסה הכוללת חניית ביניים". לפיכך, ייתכן שיש ממש בטענת המבקשים לעניין פיצול הטיסה לשני מקטעים, כי יש לראות הכל כטיסה אחת. מצד אחד הטיסה בחלקה הראשון "המריאה" בזמן, כלשון החוק, ומבחינה זו הדין עם המשיבה. מצד שני, בכל זאת מדובר בטיסה אחת אשר הגיעה באיחור דרמטי, וייתכן שנכון לראות באיחור בהמראה לחצי השני, כאיחור של הטיסה כולה..."

7. עיינתי בפסקי הדין אליהם הפנתה הנתבעת בכתב הגנתה ובסיכומיה, ונחה דעתי שאין מקום לשנות מהמסקנה אליה הגעתי.

כך למשל, בניגוד לטענת ב"כ הנתבעת בסיכומיו בעניין רת"ק (ת"א) 19635-09-20 **יוניטד אירליינס אינק נ' טום אלוני** (17.12.2020), ערכאת הערעור לא קיבלה את טענת הנתבעת שהחמצת טיסת המשך אינה בגדר "עילה מזכה", אלא קבעה, בהתאם לעובדות הספציפיות שהיו בפניה שם, כי "גם אם אצא מנקודת הנחה שהטיסה הראשונה וטיסת ההמשך המקורית הן בגדר "טיסה שבוטלה" בהתאם לחוק שירותי תעופה כפי שטענו התובעים בכתב התביעה וכפי שקבע בימ"ש קמא, אני סבורה כי בנסיבות העניין הנתבעת הוכיחה כי עומדת לה ההגנה מכוח סעיף 6(ה)(1) לחוק שירותי תעופה".

כלומר, הסיבה לקבלת הערעור אינה הטענה שהחמצת טיסת המשך אינה בגדר "עילה מזכה", אלא שבנסיבות אותו מקרה הנתבעת שם הצליחה להוכיח כי עומדת לה הגנה מכח החוק.

8. לאור כל האמור אני קובעת, שטיסת התובעים היא "טיסה שבוטלה", וכעת יש לבחון האם עומדות לנתבעת הגנות בהתאם לחוק.

#### **הנתבעת לא הוכיחה שעומדת לה הגנה לפי סעיף 6(ב) לחוק**

9. הנתבעת טענה, כי האיחור אירע עקב נסיבות לא צפויות ולא מתוכננות שמקורן "בהחלפת כלי טיס ותנאי מזג אוויר", ולכן יש לפטור אותה מכל אחריות לעיכוב כאמור.

10. מעיון בנספח ב' לכתב ההגנה עולה, כי הטיסה מבוססון לניו יורק המריאה באיחור של 127 דקות, כאשר 107 דקות מתוכנן נבעו מ"Late Turn" ואילו עיכוב נוסף בן 20 דקות נגרם כתוצאה מ- "Flow Control". כן צירפה הנתבעת דו"ח לגבי מזג האוויר (צורף במלואו כ-1/3).

לאחר שעיינתי במסמכים אלה, נחה דעתי שהנתבעת לא הצליחה להרים את הנטל המוטל עליה להראות שהטיסה בוטלה בשל נסיבות מיוחדות שלא היו בשליטתה, וגם אם הייתה עושה כל אשר ביכולתה – לא היתה יכולה למנוע את ביטולה בשל אותן נסיבות, כמצוות סעיף 6(ה) לחוק.

11. כל שיש בפניי הוא טענתה הכללית של הנתבעת לפיה מדובר בעיכוב עקב "נסיבות בלתי צפויות או מתוכננות (החלפת כלי טיס ותנאי מזג אוויר)" כאמור בסעיף 17 לכתב התביעה.

12. הנתבעת הגישה את 1/3 מבלי להסביר דבר בעניינו, ומעיון בו עולה, למשל שבשלב מסוימים של היום איחור ממוצע בשל תנאי מזג האוויר עמד על 47 דקות. לו היה זה האיחור בענייננו, יתכן שהדברים לא היו מונחים בפניי למתן הכרעה כעת, וזאת מעבר לכך שממוצע כשמו כן הוא, ואינו מעיד על העיכוב הספציפי הנטען.

כמו כן, הנתבעת לא הבהירה מה משמעות המונחים Late Turn ו-Flow Control בהקשר של דו"ח הטיסה נספח ב', וכיצד הם תומכים בהגנתה הנטענת.

13. הנתבעת הודתה שחלק מסיבת העיכוב הייתה החלפת כלי טיס, מבלי שנתנה כל הסבר בעניין זה, לא פירטה מדוע היה צורך בהחלפת כלי הטיס המקורי ולא כימתה את משך העיכוב שנגרם מסיבה זו, ביחס למשך העיכוב שנגרם כתוצאה מתנאי מזג האוויר, לטענתה.

14. לאור כל האמור לעיל, ובשים לב לכך שטענות הנתבעת בעניין זה הן כלליות, לא מפורטות ולא עולות במפורש מתוך המסמכים, איני מקבלת את הטענה שעומדת לה הגנה בשל נסיבות בלתי

צפויות שלא היו בשליטתה ושגם אם הייתה עושה כל אשר ביכולתה, לא הייתה יכולה למנוע את ביטול הטיסה בשל אותן נסיבות, כמצוות סעיף 6(ה) לחוק.

### **אין ממש בטענת הנתבעת בדבר מסלול הטיסה שנבחר ע"י התובעים**

15. אין מחלוקת, שהתובעים בחרו את הטיסות מתוך אתר הנתבעת ובהתאם להיצע הטיסות שהוצע על ידה.

16. הנתבעת טוענת, שהתובעים הם אלה שבחרו טיסות שכללו זמן קישור של 93 דקות בנמל התעופה של ניוארק בניו יורק ושהם בחרו את הטיסה האחרונה לתל אביב באותו יום, וזאת למרות שעמדו לרשותם אפשרויות אחרות באתר הנתבעת.

17. בעניין ליבוביץ נקבע כך :

המבקשת טענה שאיחור בהמראת טיסה שהוזמנה על ידי נוסע, ללא התערבות חברת התעופה, בפרט כשעמדו לפניו חלופות אחרות, כאשר קיים זמן מינימאלי להחלפת טיסות של 141 דקות מטיל את האחריות על המשיב כשהיה באפשרותו היה לבחור טיסה אחרת שיכולה להותיר זמן ממושך סביר שימנע איחור לטיסת ההמשך.

זו טענת הגנה שהועלתה בידי המבקשת ולא הצליחה להוכיח אותה. על פי נהלי הטיסות, כאשר נוסע אמור להחליף טיסות, בשדה תעופה כלשהו, קיים זמן מינימאלי להחלפת טיסות, אשר מכונה, בעגה המקצועית – M.C.T – Minimum connecting time .

ה-MCT משתנה משדה תעופה לשדה תעופה, ומטרמינל לטרמינל ומדובר במידע הנמצא בשליטת הנתבעת, היה על הנתבעת להמציא ראיות אודות הזמן המינימאלי להחלפת טיסות בשדה תעופה כדי לבחון אם זמן הקישור 141 דקות, שנבחר בידי המשיב, הוא זמן סביר אם לאו. בהעדר נתונים, קבע בית משפט קמא שמדובר בזמן סביר, ואין כל עילה להתערב בכך. למעשה מדובר בטענת הגנה שנועדה להעביר את הרשלנות אל שכמי המשיב, אך המבקשת לא הצליחה לבסס טענה זו ולא המציאה את המדד לבחינת הטענה והוא ה-MCT .

(שם, בעמוד 7).

18. כאמור, התובעים בחרו את הטיסות מתוך לוח הטיסות של הנתבעת, כפי שמופיע באתר שלה.

כמו בעניין ליבוביץ, גם במקרה שבפניי לא הראתה הנתבעת את המדד לקביעת הזמן המינימלי להחלפת טיסות בניוארק וכבר מסיבה זו אין מקום לקבל את טענתה.

19. יתרה מזאת, מכיון שהנתבעת עצמה מציעה את הטיסות הללו עם זמן הקישור האמור באתר שלה ומאפשרת להזמין אותו, אין אלא להניח שמדובר בזמן קישור שעומד במדד האמור.

תמיכה למסקנה זו ניתן למצוא בת/1, שם הראו התובעים שהנתבעת מאפשרת להזמין טיסות דומות עם זמן קישור של 79 דקות בלבד.

20. אין צורך להכביר מילים על זכותם של התובעים לבחור בטיסה האחרונה באותו יום. התובעים אינם צריכים להניח שיחולו עיכובים שיגרמו להם להחמיץ טיסה ולתכנן את נסיעתם באופן זה. זכותו של נוסע לבחור כל טיסה מלוח הטיסות המוצע ע"י חברת תעופה, ובאחריותה של חברת תעופה לא להציע טיסות וזמני קישור שאינם עומדים במדדים.

21. לאור האמור, אני דוחה את טענת הנתבעת בדבר אחריות התובעים לבחירת הטיסות וזמני הקישור.

### **התובעים לא קיבלו שירותי לינה כדין**

22. מנספח 4 לכתב ההגנה עולה, כי כל התובעים קיבלו שוברים למזון (ארוחת בוקר וארוחת צהריים, בסכום של עשרה דולר ארה"ב בכל שובר), אולם רק התובע 2 קיבל שובר למלון Best Western, בשווי של 138 דולר ארה"ב.

23. אין בשובר תיאור כלשהו של החדר ולכמה אנשים הוא מיועד, אולם בעצם העובדה שניתן שובר אחד לאחד התובעים בלבד, בעוד ששוברי המזון הופקו לכל תובע בנפרד, יש כדי לתמוך בטענות התובעים לפיהן קיבלו חדר לאדם אחד בלבד.

24. עדות התובע לפיה מכיון שהגיעו לחדר בשעה 01:30 בלילה לא צילמו אותו הייתה מהימנה עליו, והדבר הגיוני, סביר ואף מעיד על תום ליבם של התובעים, שלא חשבו בזמן אמת על תיעוד לצורך תביעה עתידית.

25. איני מקבלת את טענת ב"כ הנתבעת (ראה עמ' 1, שורות 15-16) לפיה מתן חדר שמתאים ללינת זוג לארבעה אנשים נכנס לגדר "שירותי לינה", ומוטב היה שהטענה לא הייתה נטענת. כך גם לא מקובלת עליי טענתו הכללית שניתן היה לקחת עוד חדר ולבקש החזר הוצאות מהנתבעת, וזאת היות שטענה זו נטענה תוך התעלמות מטענת התובעים בכתב התביעה לפיה לא היו במלון חדרים פנויים.

26. הנתבעת היא זו שהזמינה את החדר ומסרה לתובעים את השובר, כך שהנתונים לגבי איזה חדר הזמינה ואיזה חדר ניתן לקבל תמורת 138 דולר ארה"ב ללילה כקבוע בשובר, מצויים כולם בידיה.

הנתבעת לא טרחה לצרף את הנתונים הללו, שיכלו לתמוך בגרסתה, ומכאן ש"כלל הנקוט בידי בתי המשפט מימים ימימה, שמעמידים בעל-דין בחזקתו, שלא ימנע מבית המשפט ראייה, שהיא לטובתו, ואם נמנע מהבאת ראיה רלבנטית שהיא בהישג ידו ואין לו לכך הסבר סביר, ניתן להסיק, שאילו הובאה הראיה, הייתה פועלת נגדו (ראה לעניין זה ע"א 55/89 קופל (נהיגה עצמית) בע"מ נ' טלקאר חברה בע"מ, מד(4) 595).

חזקה זו אמנם ניתנת לסתירה, אבל הנתבעת לא הביאה ראיות לסתור ומכאן שחזקה זו עומדת לחובתה.

27. לכן, ובשל האמון שאני נותנת בתובע 2 ובגרסתו, אני קובעת כממצא עובדתי שהתובעים קיבלו חדר עם שתי מיטות יחיד, שמתאים ללינת זוג, בעוד שהם היו ארבע נפשות, וכי הם נאלצו לבלות את הלילה באופן זה.

28. מכיוון שהיו בחדר שתי מיטות יחיד, הרי שלו היה מדובר בזוג בלבד, הייתי מוכנה לקבל את הטענה שבפועל מדובר בשירותי לינה ראויים, למרות שמראש ניתן שובר לאדם אחד בלבד.

עם זאת, שעה שמדובר בארבעה תובעים, אשר נאלצו להצטופף בשתי מיטות יחיד, אני קובעת, שהנתבעת לא עמדה בחובתה ליתן שירותי לינה לכל התובעים.

29. העובדה שהנתבעת העניקה שובר לינה רק לאחד מתוך ארבעת בני המשפחה מקוממת אף יותר, עת מדובר בשעת לילה מאוחרת לאחר חצות, ובמשפחה עם שני ילדים קטינים.

למרות זאת, הנתבעת טענה בכתב הגנתה והמשיכה לטעון גם בדיון בפניי באופן כללי ולא מבוסס שלא נפל פגם בהתנהלותה, ולמרות שהייתה לה השהות לעשות כן, לא טרחה להביא כל מסמך או נתון שיש בו כדי להראות שעמדה בחובותיה שבדין.

30. ההתנהלות האמורה, הן בזמן אמת והן לאחר מכן, גובלת לטעמי בחוסר אכפתיות ואף ברשלנות מסויימת, והדברים נלקחו על ידי בחשבון בשקילת גובה הפיצוי לדוגמה.

### **סיכום**

הנתבעת תשלם לכל אחד מהתובעים סך של 3,100 ₪ כפיצוי סטטוטורי בגין הטיסה שבוטלה, בהתאם לקבוע בתוספת הראשונה לחוק.

כמו כן, ולאחר ששקלתי את השיקולים כאמור בסעיף 11(ב) לחוק, אני פוסקת לכל אחד מהתובעים פיצוי לדוגמה בסך של 1,500 ₪.

סך הכל תשלם הנתבעת לתובעים סך של 18,400 ₪, וכן הוצאות משפט בסך של 800 ₪.

סכומים אלה ישולמו תוך 30 יום מהיום, שאם לא כן יישאו הפרשי הצמדה וריבית כחוק.

המבקש לערער על פסק הדין רשאי להגיש בקשת רשות ערעור לבית המשפט המחוזי בחיפה תוך 15 יום ממועד המצאת פסק הדין לידיו.

### **פסק הדין מותר לפרסום בהשמטת פרטים מזהים, תיקוני הגהה ועריכה.**

### **המזכירות תשלח את פסק הדין לצדדים.**

ניתן היום, כ"א תשרי תשפ"ב, 27 ספטמבר 2021, בהעדר הצדדים.

חתימה

