

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om erstatning for ødelagt bagasje.

Dato

01.12.2020

Saksnummer

2020-01367

Tjenesteytere

Air Canada

SAS

Klager har i det vesentlige anført

Klager reiste fra Minneapolis til Oslo via Toronto og London den 23. februar 2020 med Air Canada og SAS. Klager hadde innsjekket koffert. Kofferten ble imidlertid stående igjen i Toronto og ettersendt. Da klager mottok kofferten den var låsen klippet av. Kofferten var ca 3-4 år gammel og lite brukt. Klager krever kofferten erstattet til en sum av 1400 NOK.

Saken ble først meldt til Air Canada. De fikk da beskjed om at de måtte ta det med SAS som var det siste selskapet i reiseruten. Dette fikk de beskjed om fire uker etter de hadde klagd til Air Canada. Klager meldte da saken inn til SAS som avviste henne med at hun hadde klaget for sent. Pga. sent svar fra Air Canada hadde ikke klager mulighet til å overholde fristen. Klager fant det naturlig å først melde inn saken til flyselskapet hvor reisen var bestilt og som var skyld i forsinkelsen. Før dette ble saken meldt til forsikringsselskapet som sa hun måtte melde det til flyselskapet.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Saken ble sendt for tilsvarende svar til både Air Canada og SAS.

Air Canada har anført følgende:

Air Canada sendte en mail til klager den 1. april og det vises til denne (vedlagt i saksdokumentene). I mailen oppgis det at i tilfeller hvor en passasjer reiser med mer enn ett flyselskap, så er det fraktføreren som frakter passasjerene til endelig destinasjon som håndterer bagasjekravet på vegne av alle involvert. Denne håndteringsmåten er en fordel både for flyselskapene og passasjerene, da en unngår dobbeltbehandling. Prosedyren ble utviklet gjennom en industriavtale og gjelder uavhengig av hvor problemet oppstod eller hvilket flyselskap som til slutt vil bære noen utgifter. Ettersom

SAS var den siste fraktføreren på denne turen bør klager kontakte SAS. Ettersom klagen ble sendt til SAS er det SAS som skal håndtere denne klagen.

Til klager har SAS anført at klagen kom inn for sent. I sitt tilsvarende svar til nemnda har SAS anført følgende:

Klager krever refundert kostnader for ødelagt koffert. Bakgrunnen for kravet er at hennes koffert ble klippet opp av grensemyndighetene i Canada. Klager hevder å ha vært i kontakt med både forsikringsselskap og Air Canada der hun begge steder har fått avslag.

SAS anfører at det heller ikke kan være flyselskapet som skal refundere en slik skade. Åpningen av kofferten har foregått på flyplassen i Toronto, der SAS overhode ikke har noen kontroll over hva grensemyndighetene foretar seg, eller hva som eventuelt har vært årsaken til at myndighetene i dette tilfellet har åpnet kofferten. Kofferten er på dette tidspunktet heller ikke i flyselskapets varetekt, som i seg selv må være ansvarsbefriende, jf. luftfartsloven § 10-18 første ledd.

I denne sak, hvor det ikke er tvil om at det er grensemyndighetene som har åpnet kofferten, må ansvaret for eventuelle skader primært ligge hos de myndigheter som har ødelagt kofferten. Det vil imidlertid være svært vanskelig å holde grensemyndigheter ansvarlige for noe slikt - da de etter canadisk lov har rett til å foreta et slikt søk - og det må derfor være klagers forsikringsselskap som må antas å være nærmest til å bære et slikt tap.

Nemnda bemerker

Det følger av luftfartsloven § 10-18 at fraktfører i utgangspunktet er ansvarlig for skader på reisegods som ble forårsaket mens godset var i fraktførerens varetekt.

Mottas innskrevet reisegods uten klage fra mottakerens side, formodes reisegodset å være utlevert i god stand om ikke annet blir godtgjort, jf. luftfartsloven § 10-26 første ledd. Er godset skadd eller delvis tapt, må mottakeren klage om det til fraktføreren «umiddelbart etter at skaden eller tapet oppdages, og senest innen 7 dager for innskrevet reisegods og 14 dager for gods, regnet fra mottakelsen», jf § 10-26 andre ledd.

Klagers bagasje er «innskrevet reisegods». Regelen er da at en må klage innen syv dager fra en mottar reisegodset. Klager landet i Oslo mandag den 24. februar. Hun har forklart at hun fikk den levert ett døgn senere, noe som blir tirsdag den 25. februar 2020. Skriftlig klage vedrørende skaden ble levert til Air Canada den 3. mars 2020, akkurat innen fristen på syv dager.

Air Canada har anført at klagen må rettes mot SAS som siste fraktfører. Nemnda mener at begge flyselskaper regnes som fraktførere, jf. luftfartsloven § 10-32. Kravet kan rettes mot begge. Det vises videre til Montrealkonvensjonen artikkel 36 nr. 3, hvor det

fremgår at krav kan reises både mot første og siste fraktfører, og at begge fraktførere er solidarisk ansvarlig for tapet. Fraktfører har ikke anledning til å fraskrive seg ansvaret, jf. luftfartsloven § 10-22/Montrealkonvensjonen artikkel 26.

Nemnda mener klagen på ødelagt bagasje med dette er levert rettidig til Air Canada.

Nemnda finner det i tillegg sannsynliggjort at skaden oppstod under flyselskapets varetekt. Klager har lastet opp bilde av PIR-rapport på savnet bagasje på flyplassen, og i tillegg en lapp fra grensemyndighetene om at bagasjen ble åpnet. På lappen står det at kofferten ble åpnet av en representant fra flyselskapet og fremvist til grensekontrollen for inspeksjon. Nemnda legger til grunn, basert på bildene, at låsen på kofferten var TSA-godkjent og kunne åpnes av flyselskapet.

Nemnda mener på bakgrunn av dette at Air Canada er ansvarlig for klagers økonomiske tap.

Nemnda bemerker at de fremlagte bildene og klagers beskrivelser tilsier at det kun er låsen på kofferten som er ødelagt, og at kofferten for øvrig er i samme stand som den var før reisen.

Nemnda mener at klagers økonomiske tap tilsvarer å kjøpe en ny TSA godkjent hengelås. Disse har en pris på maksimalt 200 kroner, og nemnda anbefaler derfor at Air Canada utbetaler 200 kroner til klager.

Saken er behandlet med én forbrukerrepresentant i medhold av transportklagenemndforskriften § 5-5(5).

Vedtak

Transportklagenemnda-fly anbefaler at Air Canada utbetaler 200 kroner til klager.

Nemndas representanter

Lene F. Johnsen (leder)

Thomas Iversen (Forbrukerrådet)

Bjørn Olav Gardsteig Larsen (Norwegian Air Shuttle)

Gøran Jenssen (Widerøe)