

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om kompensasjon som følge av forsinkelse på grunn av manglende bagasje.

Dato

01.12.2020

Saksnummer

2020-01786

Tjenesteytere

SAS

Klager har i det vesentlige anført

Klager og hans reisefølge skulle reise fra Sola til Spokane den 09. februar 2020. Fra Sola skulle de først reise med SK1876 til København, deretter med SK943 til Chicago. Fra Chicago skulle de reise videre med UA2046 til Spokane. Ved mellomlanding i Chicago, måtte klager selv ta bagasjen gjennom tollen der. Imidlertid hadde ikke klagers bagasje blitt med flyet fra Sola. Klager måtte derfor vente på bagasjen i Chicago og rakk dermed ikke flyet videre til Spokane.

Klager understreker at de ankom Chicago i god tid og at de hadde godt med tid i bagasjehallen. Det var ikke SAS-personell tilstede og klager hadde ikke på forhånd fått beskjed om at bagasjen ikke var på flyet. Klager anfører at de uten problemer hadde rukket flyet videre til Spokane dersom bagasjen hadde vært med på flyet fra Sola.

SAS hevder at årsaken til klagers forsinkelse var flyplassfasiliteter på flyplassen i Chicago. Klager anfører at dette er feil og at den faktiske årsaken var at samarbeidspartneren til SAS på Sola, WGH, ikke fikk med bagasjen på den opprinnelige flyvningen.

Klager har opplyst om at han ikke hadde noen ekstra utgifter av betydning som følg av forsinkelsen, samt at han ble booket om av SAS. Klager ankom imidlertid sin destinasjon et døgn for sent.

Klager krever kompensasjon i henhold til EU-forordning 261/2004 pålydende EUR 600 per reisende, som klager aksepterer at kan betales ut som 60 000 Eurobonuspoeng per reisende.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

SAS har ikke inngitt tilsvaret i saken. I tidligere korrespondanse mellom klager og SAS, har selskapet vist til at kanselleringen skyldtes flyplassfasiliteter. SAS har videre vist til at bagasjen ikke fulgte med på det opprinnelige flyet på grunn av flyplassfasiliteter.

Nemnda bemerker

Forsinkelse som medfører at passasjerene kommer frem til det endelige bestemmelsesstedet mer enn tre timer etter det planlagte ankomsttidspunktet gir rett til erstatning i henhold til EU-forordning 261/2004 artikkel 6. jf. artikkel 7. Forsinkelse etter forordningens artikkel 6 innebærer at en flyvning blir forsinket utover planlagt avgangstidspunkt.

I dette tilfellet ankom klager sin endelige destinasjon et døgn senere enn planlagt som følge av at bagasjen til klager ble forsinket fra Sola til Chicago. Den forsinkede ankomsten skyldes altså ikke at en flyvning i seg selv var forsinket, og det foreligger dermed ikke en forsinkelse i forordningens forstand. Nemnda kan derfor ikke se at det er grunnlag for å utbetale standarderstatning etter EU-forordningen.

Spørsmålet blir derfor om klager kan kreve erstatning på annet grunnlag som følge av at bagasjen kom for sent frem. Dette er altså et spørsmål om erstatning for ikke-økonomisk tap.

Når det gjelder adgangen til å utmåle erstatning for ikke-økonomisk tap har nemnda delt seg i et flertall og et mindretall.

Flertallet, lederen og bransjerepresentantene, mener at ikke-økonomisk tap ikke har erstatningsrettslig vern i norsk erstatningsrett med mindre det finnes en særskilt hjemmel for dette. Det gis i utgangspunktet kun erstatning for økonomisk tap. Verken forordningen, luftfartsloven § 10-20 eller Montrealkonvensjonen inneholder en særskilt hjemmel for erstatning for ikke-økonomisk tap. Nemnda flertall mener derfor at klager ikke har krav på erstatning.

Mindretallet, forbrukerrepresentanten, mener at luftfartsloven § 10-20 gir hjemmel for å kreve erstattet ikke-økonomisk tap. Bestemmelsen må etter mindretallet syns forstås likt med Montrealkonvensjonen artikkel 19, som gjennom Walz mot Clickair (C-63/09), heretter Clickair-dommen, er presisert slik at skadebegrepet også omfatter ikke-økonomisk tap.

Clickair-dommen omhandler tolkningen av begrensningsregelen i Montrealkonvensjonen artikkel 22, men har også relevans for forståelsen av artikkel 19.

I forbindelse med avgjørelsen gav generaladvokat J. Mazàk en uttalelse 26. januar 2010. Der kom det frem følgende i avsnitt 22:

«Hverken på grundlag af ordlyden af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, eller af ordlyden af konventionens artikel 22, stk. 2, kan det udledes, at de kontraherende stater har ønsket at begrænse luftfartsselskabets erstatningsansvar til økonomisk skade eller derimod til ikke-økonomisk skade.»

Synspunktet ble fulgt opp i Clickair-dommen, som i sin konklusjon skriver følgende: «Begrebet «skade», som ligger til grund for artikel 22, stk. 2, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, der begrænser luftfartsselskabernes ansvar for skade i tilfælde af bl.a. bortkomst af bagage, skal fortolkes således, at det omfatter såvel økonomisk som ikke-økonomisk skade.»

Mindretallet mener etter det at luftfartsloven § 10-20 helt klart må tolkes i konformitet med Norges forpliktelser etter Montrealkonvensjonen. Med bakgrunn i dette mener mindretallet at luftfartsloven § 10-20 gir grunnlag for erstatning for både økonomisk og ikke-økonomisk tap. Tilsvarende er lagt til grunn av Kjelland i «Flypassasjerers rettigheter ved forsinkelse og kansellering» 1. utgave , 2013 s. 196-197.

Nemndas flertall er ikke enig i mindretallets tolkning av Click-Air dommen.

Nemnda anbefaler at klager ikke gis medhold. Avgjørelsen er fattet med den dissens som fremgår over.

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

Vedtak

Transportklagenemnda - Fly anbefaler ikke at klager gis medhold.

Nemndas representanter

Lene F. Johnsen (leder)

Thomas Iversen (Forbrukerrådet)

Gøran Jenssen (Widerøe)

Bjørn Olav Gardsteig Larsen (Norwegian Air Shuttle)