

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om erstatning for forsinket og skadet bagasje.

Dato

10.03.2020

Saksnummer

2019-03170

Tjenesteytere

SAS

Qatar Airways

Klager har i det vesentlige anført

Klager med reisefølge (tilsammen fire personer) reiste fra Tehran til Bergen via Doha og Oslo den 1. juni 2019 med Qatar Airways og SAS. Ved ankomst Gardermoen måtte klager ta ut bagasjen og fortolle denne før han kunne sjekke inn på avgang videre til Bergen. Klager oppdaget på dette tidspunktet at bagasjen (fire kolli) manglet. Bagasjen kom ikke til rette før etter to dager, på dette tidspunktet oppdaget klager at bagasjen (to kolli) var skadet. I den ene kofferten hadde klaget pakket mat, denne var fordervet som følge av forsinkelsen. Han måtte dra til flyplassen for å få skrevet ut skaderapport (PIR).

Flyselskapene SAS og Qatar Airways skylder på hverandre. Klager vet at bagasjen var forsinket ved ankomst Oslo. Klager ankom Gardermoen med Qatar Airways.

I henhold til passasjerenes rettigheter kan du ha krav på SDR 1 131 for bagasje som blir forsinket 21 dager. Klager mener på denne bakgrunn å ha krav på SDR 107,71 for to dager forsinkelse (NOK 1 276,7).

I tillegg krever han refusjon for reise til flyplass for å skaffe skaderapporten (500 NOK).

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Qatar Airways har i det vesentlige anført:

Flyselskapene har en avtale seg i mellom at det er siste flyselskap på reisen som undersøker skadet eller forsinket bagasje. I dette tilfellet var SAS siste flyselskap på reisen. Klager bes henvende seg til SAS.

SAS har i det vesentlige anført:

Klager har regnet seg frem til at han har krav på SDR 107,71 ved å dele maksimum ansvar (SDR 1 131) på 21 dager. Beløpet på maksimum ansvar er ikke ment å skulle deles opp per dag, men setter en grense i tilfeller hvor den reisende har et aktuelt tap.

Da klager allerede i Oslo oppdaget at hans bagasje var savnet mener SAS det er Qatar Airways som er ansvarlig til å undersøke forsinkelsen og skaden på klagers bagasje. Klager fikk skrevet ut PIR på Gardermoen, og på denne kommer det frem at det er Qatar Airways som opererte siste flyvning før forsinkelsen ble oppdaget.

I IATAs resolusjon 754 står det:

"In the following profiles, it is assumed that the last carrier is the airline that received the claim. However, any claim receiving airline will handle the claim according to Article 5.4.1 of Resolution 580."

Klager bes henvende seg til Qatar Airways.

Nemnda bemerker

Klager krevde opprinnelig standarderstatning fordi utreisen angivelig ble kansellert. Flere henvendelser til klager om klargjøring av dette kravet har klager ikke besvart. Nemnda behandler etter dette ikke den delen av den opprinnelige klagen.

Ved ankomst Gardermoen måtte klager ta ut bagasjen og fortolle denne før han kunne sjekke inn på avgangen videre til Bergen. Klager oppdaget på dette tidspunktet at bagasjen (fire kolli) manglet. Bagasjen kom ikke til rette før etter to dager, og da oppdaget klager at bagasjen (to kolli) var skadet. I den ene kofferten hadde klaget pakket mat, denne var fordervet som følge av forsinkelsen. Han måtte dra til flyplassen for å få skrevet ut skaderapport (PIR).

Klager fikk skrevet ut PIR på Gardermoen for bagasjen som manglet, og på denne kommer det frem at det er Qatar Airways som opererte siste flyvning før forsinkelsen ble oppdaget. Etter nemndas oppfatning er det Qatar Airways som da må være ansvarlig for å undersøke forsinkelsen og skaden på klagers bagasje.

Flyselskapet er i henhold til luftfartsloven § 10-20/Montrealkonvensjonen artikkel 19 ansvarlig for økonomisk tap som følge av forsinket bagasje.

Etter luftfartsloven § 10-18 er flyselskapet likeledes ansvarlig for skade på bagasje mens den er i dets varetekt.

I begge tilfeller må skadelidte for å få erstatning dokumentere et økonomisk tap som følge av forsinkelsen eller at bagasjen er ødelagt.

I henhold til luftfartsloven § 10-22 er flyselskapets ansvar begrenset til SDR 1 131. Klager har fremsatt et krav basert på hvor mange dager bagasjen var forsinket og har regnet seg frem til at han har krav på SDR 107,71 ved å dele maksimum ansvar (SDR 1 131) på 21 dager. Dette er imidlertid en misforståelse. Beløpet på maksimum ansvar er ikke ment å skulle deles opp per dag, men setter en grense i tilfellene der den reisende har

lidt et økonomisk tap. Klager har ikke dokumentert noe økonomisk tap som følge av at bagasjen var forsinket.

I henhold til luftfartsloven § 10-19 er fraktføreren ansvarlig for tap som følge av at godset blir skadd eller går helt eller delvis tapt som følge av hendelse inntruffet under lufttransport. Dersom skaden er en følge av godsets egen beskaffenhet eller feil eller mangler ved godset gjelder ikke denne regelen. Mat i innsjekket bagasje som kan bli fordervet er derved unntatt fra selskapets ansvar og kan ikke kreves erstattet.

Klager har ikke etter flertallets syn - leder og bransjerepresentantene - dokumentert eller fremsatt krav som følge av at bagasjen skal ha kommet frem i skadet stand.

Mindretallet, forbrukerrepresentantene, er av en annen oppfatning og mener at klager i dette tilfellet bør gis en skjønnsmessig kompensasjon for skader på koffertene. Etter mindretallets syn dokumenterer bildene i saken at koffertene var påført betydelige skader ved ankomst, noe også skaderapporten bekrefter. Ettersom klager ikke har dokumentert tapets størrelse, foreslås dette fastsatt skjønnsmessig til kr. 1000,-.

Etter dette kan nemnda ikke anbefale at klager gis medhold.

Vedtaket er fattet med den dissens som fremgår over.

Vedtak

Transportklagenemnda - fly anbefaler ikke at klager gis medhold.

Nemndas representanter

Vibecke Groth (leder)

Thomas Iversen (Forbrukerrådet)

Anne Sofie Faye-Lund (Forbrukerrådet)

Bjørn Olav Gardsteig Larsen (Norwegian Air Shuttle)

Maricor Maglasang (HRG Nordic)