

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om erstatning for forsinket bagasje

Dato

05.06.2020

Saksnummer

2019-04330

Tjenesteytere

SAS

Klager har i det vesentlige anført

Klager og hans ektefelle, samt deres 4-årige barnebarn skulle reise fra Oslo til London med SK805 kl. 13.15 den 11. september 2019. de skulle bo på hotell og reise hjem igjen på ettermiddagen den 14. september. Bagasjen deres var merket med "Priority" siden klager er SAS Gold Member. Bagasjen og barnevognen de hadde med ble forsinket. Da de snakket med SAS-representanten ved ankomst, forsto de det slik at bagasjen ville ankomme i løpet av kvelden. SAS hadde ytterligere tre flyvninger til Heathrow samme ettermiddag/kveld. De vurderte derfor ikke å kjøpe inn utstyr som f.eks. badetøy og en barnevogn. Den ene kofferten ankom 28 timer for sent og barnevognen ankom 41 timer for sent.

Dette ødela opplegget for besøket og ferien i London. Reisen var delvis betalt av klagers arbeidsgiver. Den private delen av reise og opphold utgjorde NOK 8432. Halvparten av turen ble ødelagt som følge av forsinket bagasje og klager krever NOK 4216 erstattet for tapt ferie.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Klager med reisefølge skulle på tur til London og forklarer at en koffert med utstyr til turen og en barnevogn ble forsinket til destinasjonen, og at opplegget i London av denne grunn ble ødelagt. På bakgrunn av dette har klager fremsatt krav om at SAS dekker halvparten av de private utgiftene knyttet til fly og hotell. SAS kan imidlertid ikke se at det er noen direkte sammenheng mellom disse utgiftene og den forsinkede bagasjen da både fly og hotell må ha vært booket på forhånd. Videre er det ikke fremlagt noen dokumentasjon i form av for eksempel kvitteringer på at klager eller noen i reisefølget har hatt utgifter eller lidd økonomisk tap i forbindelse med den sent ankomne koffert og barnevogn.

SAS legger derfor til grunn at dette er snakk om erstatning for tort og svie. Hverken EU-forordning 261/2004, luftfartsloven eller Montrealkonvensjonen har regler om dekning av denne type tap. I norsk erstatningsrett er regelen at ikke-økonomisk tap ikke har erstatningsrettslig vern med mindre det finnes en særskilt hjemmel for dette. En slik hjemmel foreligger ikke i dette tilfellet, og SAS vil ikke imøtekomme klagers krav.

Nemnda bemerker

Flyselskapet er i henhold til luftfartsloven § 10-20/Montrealkonvensjonen artikkel 19 ansvarlig for tap som følge av forsinket bagasje. Utlegg til for eksempel klær og toalettartikler som skyldes et nødvendig behov kan passasjerer kreve erstattet, men passasjerer har et ansvar for å begrense utgiftene.

Klager har ikke fremsatt krav om dekning av nødvendig innkjøp som følge av den forsinkede bagasjen. Han har fremsatt et krav om dekning av tapt ferie og estimert dette tapet til at halve ferien deres gikk tapt som følge av ulempen å være uten den ene kofferten i 28 timer og barnevognen i 41 timer. Klager har fremmet krav om at SAS dekker NOK 4216 som utgjør halvparten av det de betalte privat for flybillettene og hotelloppholdet.

Hverken forordningen, luftfartsloven § 10-20 eller Montrealkonvensjonen har regler om dekning av denne typen tap eller kan tolkes slik at det åpnes for å tilkjenne ulempeerstatning, etter flertallets syn - leder og bransjerepresentantene. I norsk erstatningsrett er regelen at ikke-økonomisk tap ikke har erstatningsrettslig vern med mindre det finnes en særskilt hjemmel for dette. Noen slik særlig hjemmel foreligger ikke her.

EU domstolens dom av 6. mai 2010 i sak C-63/09 Axel Walz - Clickair gir etter flertallets syn ikke i seg selv hjemmel for å tilkjenne ulempeerstatning. Dommen gjaldt begrensingsregelen i Montrealkonvensjonen artikkel 22 jf. artikkel 17 om erstatning for personskade på passasjerer samt bagasjeskader. Retten kom til at hverken ordlyden i artikkel 22 eller artikkel 17 kunne tolkes slik at man ønsket å begrense selskapenes erstatningsansvar til bare økonomisk skade og ikke ikke-økonomisk skade. Etter flertallets syn må dommen forstås slik at den legger til grunn at det har vært et rettslig grunnlag i utgangspunktet for å tilkjenne ulempeerstatning, og at de nevnte artikler ikke er ment å begrense et slikt erstatningsansvar.

Mindretallet - forbrukerrepresentantene - er av en annen oppfatning og mener luftfartsloven § 10-20/Montrealkonvensjonen art 19 åpner for å tilkjenne ulempeerstatning. Luftfartsloven er en kodifisering av Montrealkonvensjonen. Luftfartslovens ordlyd i § 10-20 er «tap», mens Montrealkonvensjonens art 19 (dansk versjon) er «skade». Det legges til grunn at det ikke er tilsiktet en realitetsendring. Ved forståelsen av konvensjonens og luftfartslovens innhold må EU-domstolens tolkninger tillegges betydelig vekt. I sak C-63/09 «Click-air», note 22, la domstolen til grunn at begrepet «damage» omfatter både ikke-økonomisk og økonomisk tap. Dette må etter

mindretallets syn også legges til grunn for luftfartsloven § 10-20/Montrealkonvensjonen art 19.

Nemnda kan etter dette ikke anbefale at klager gis medhold i sitt krav.

Vedtaket er fattet med den dissens som fremgår over.

Vedtak

Transportklagenemnda kan ikke anbefale at klager gis medhold.

Nemndas representanter

- Vibecke Groth (leder)
- Anne Sofie Faye-Lund (Forbrukerrådet)
- Bjørn Olav Gardsteig Larsen (Norwegian Air Shuttle)
- Camilla Dragvoll (Norges FagAkademi)
- Thomas Iversen (Forbrukerrådet)