

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om erstatning for ødelagt spesialbagasje.

Dato

18.06.2010

Saksnummer

279/09F

Tjenesteyter

SAS

Krav om erstatning for ødelagt spesialbagasje.

Klager har i det vesentlige anført:

Klager reise fra Mauritius til Kristiansand den 27. og 28. april 2009. Reisen foregikk med flyselskapene Air Mauritius fra Mauritius til Paris, og deretter med SAS fra Paris via København til Kristiansand.

Beskrivelsen av skaden og forholdene rundt forsendelsen av gjenstanden (en modellbåt), samt fremsatt krav er vedlagt i brev med vedlegg til SAS datert 14.9.2009, vedlegg 1 og brev til Air Mauritius (AirContract) av 11.9.2009, vedlegg 2.

Fra SAS er det svar av 23.9.2009, vedlegg 3. Ingen andre svar foreligger til klager.

Klagen begrunnes med at gjenstanden er sendt som spesialbagasje. Det er betalt ekstra avgift for slik forsendelse. Dokumentasjon på forsendelsen som spesialbagasje er vedlagt.

På klagers billett fremgår det at skadet bagasje erstattes med ca 1.230 euro. Når man sender en gjenstand som spesialbagasje - og man derved avkreves en ekstra avgift - kan ikke erstatningen være lavere enn det her angitte beløp.

SAS har avslått klagers krav, det henvises til en skutemodell som det her er tale om ikke egner seg som innsjekket bagasje på fly. Slike gjenstander anbefales sendt som frakt. Dette var ikke informasjon klager fikk da han sjekket inn gjenstanden og betalt tilleggsavgift på. Det vises til at dersom gjenstanden ikke egnet seg til slik befraktning anføres det at flyselskapet har et klart ansvar å gjøre avsender oppmerksom på dette.

SAS har i det vesentlige anført:

SAS har i forbindelse med klagebehandlingen bedt klager sende inn modellbåten til SAS. De vil dekke utgiftene for dette.

Klager har avslått dette da han tidligere har stilt båten til beskuelse for SAS ved flere anledninger, men at SAS da avslo dette.

Modellen er imidlertid forevist SAS agent på Kjevik flyplass, men agenten har kun laget en registrering på klagers vurdering av skaden. Denne meldingen er kun en bekreftelse på at klager har meldt fra om skaden og intet annet. SAS agent på Kjevik har ingenting med saksbehandlingen å gjøre.

SAS viser til i sitt svar av 21. desember 2009 at klager reiste Mauritius - Paris med Air Mauritius og Paris - København - Kristiansand med SAS. Hvor i reiseruten skaden oppsto er ikke mulig å fastslå.

Vedrørende spesialbagasje: når det er risiko for at et kolli på grunn av sin størrelse, form, vekt etc. kan sette seg fast ved bruk av flyplassens ordinære check-in skranker, må kolliet avleveres ved egne skranker merket med. spesialbagasje/oversize/oddsized. Kvitteringen som klager har lagt ved viser betaling for additional shipment 7 kg - altså betaling for overvekt/ukurant bagasje, og det er ikke knyttet noe særskilt ansvar til dette kolli kontra annen bagasje.

Det finnes ingen spesiell merking av bagasje som «fragil» - «denne side opp» osv. Det er kun kolli ekspedert som frakt som får særskilt behandling via egne terminaler etter internasjonal standardisert merking. Klagers kolli har derimot blitt ekspedert i bagasje anlegg sammen med all annen bagasje. Den objektive sett minimale oppståtte skade er noe som lett vil kunne oppstå under håndtering og transport når beskaffenheten er som her fordi:

Bagasje som ekspederes går i sorteringsanlegg med høy fart og blir brått penset ut til sin posisjon hvor det er fall og hvor kolliet kan få rotasjon, og få støt fra annen bagasje. Dette samt trykk, fall, fukt, varme, kulde vil all bagasje kunne bli utsatt for ved håndtering under transport, reiseruten innebar seks lastinger av kolliet og sortering i tre bagasjeanlegg, slik at den skjøre modellen har blitt utsatt for mange bevegelser med påfølgende eksponering av risiko for skade. I tillegg har bagasjen vært transportert om bord i fly ca. 16 timer hvor det er et ikke ubetydelig trykk fra annen bagasje som kan ha utstikkende punkter som hjul og håndtak osv. Dette tåler gjenstander i bagasje som ikke er skjøre.

Flyelskapene kan nekte transport av bagasje før og etter ekspedering dersom det viser seg at det er risiko for at kolliet kan gjøre skade på annet gods, materiell og personell. Ellers ekspederes kolliet slik at det er pakket uten kontroll av innhold, med unntak av automatisert kontroll i forhold til flysikkerhet.

Det fremgår at klager på forhånd hadde pakket modellen i henhold til prosedyrer. Hvilke prosedyrer fremgår ikke, men modellen var pakket i en eske, og kolliet var i henhold til e-post fra klager datert 21.7 planlagt medbrakt som håndbagasje. Dette til tross for at modellen er ca en meter lang, og da følgelig over tillatte mål for håndbagasje. Vi må anta at klager planla å medbringe kolliet som håndbagasje på grunn av beskaffenheten.

Når kolliet ikke ble akseptert av Air Mauritius som håndbagasje, og klager måtte ekspedere kolliet, vil klager overføre risikoen det utgjorde å ekspedere en slik modell til SAS - og kreve erstatning av SAS når denne risikoen har realisert seg. SAS påtar seg ikke ansvar for den oppståtte skade som skyldes godsets egen beskaffenhet - luftfartsloven § 10-18 - første ledd annet pkt, og i tillegg mangelfull emballering og planlagt disponering av håndbagasje - luftfartsloven § 10-21 - første ledd første pkt.

SAS avviser klagers krav.

Nemnda bemerker:

I henhold til luftfartsloven § 10-18 er fraktfører (her SAS) ansvarlig for skadet eller ødelagt bagasje med mindre skaden skyldes reisegodsets egen beskaffenhet eller feil eller mangler ved reisegodset. Bagasje som sendes med fly blir utsatt for store belastninger og må av denne grunn emballeres godt.

Det foreligger få opplysninger om hvorledes båten var emballert. I henhold til SAS brev av 21. desember 2009 har klager i mail til SAS av 21. juli 2009 opplyst at den var pakket i en eske og var planlagt medbrakt som håndbagasje. Mailen ligger ikke blant sakens dokumenter.

Nemnda anser det på bakgrunn av de foreliggende opplysninger sannsynlig at båten ikke var emballert tilstrekkelig. Etter nemndas vurdering må klager selv bære ansvaret for dette. Nemnda kan ikke se at dette endres ved at modellbåten ble sendt som spesialbagasje eller at den ble tatt i mot uten advarsler. Spesialbagasje benyttes til mer eller mindre ukurante kolli som ski, barnevogner etc., og innebærer ingen garanti for varsom behandling. De foreliggende opplysninger gir etter nemnds vurdering ikke grunnlag for å laste flyselskapet for å ha tatt i mot bagasjen. De som mottok spesialbagasjen måtte kunne gå ut fra at bagasjen var forsvarlig emballert.

Nemnda finner etter dette ikke å kunne anbefale at klager gis medhold.

Vedtak:

Flyklagenemnda finner ikke å kunne anbefale at klager gis medhold.

Vedtaket var enstemmig.

Nemnda hadde slik sammensetning ved behandling av saken:

Lagdommer Einar Kaspersen, leder

Elise Korsvik, Forbrukerrådet

Sverre Åril, Forbrukerombudet

Edith Lundem Jakobsen, Lufthansa German Airlines

Line Olafsen, Norwegian Air Shuttle ASA

Nemndas representanter

Lagdommer Einar Kaspersen, leder, Elise Korsvik, Forbrukerrådet, Sverre Åril, Forbrukerombudet, Edith Lundem Jakobsen, Lufthansa German Airlines, Line Olafsen, Norwegian Air Shuttle ASA.

De publiserte nemndsavgjørelsene er bearbeidet av stiftelsen Lovdata, som innehar rettighetene til dokumentene. Utnyttelse av nemndsavgjørelsene til forlagsvirksomhet, distribusjon, drift av søkbare databaser eller opplæringsvirksomhet krever særskilt avtale med Lovdata. Lovdata avgjør i tilstilfelle hva som faller inn under nevnte kategorier.