

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om erstatning for forsinket og tapt bagasje

Dato

05.06.2020

Saksnummer

2019-04467

Tjenesteytere

SAS

Klager har i det vesentlige anført

Klager og hans familie, totalt to voksne og to barn, reiste den 22. august 2019 fra Manila via Beijing og København til Stavanger med Philippine Airlines og SAS. Ved ankomst Stavanger var to av fire kofferters forsinket. Den ene kofferten ble levert hjem til dem etter to dager. Den andre kofferten ble levert 2. oktober, 40 dager etter hjemkomst. Hengelåsen var fjernet, innholdet lå spredt utover i kofferten og to par solbriller var borte. Da klager sendte krav om erstatning for tapt bagasje og krevde solbrillene erstattet med 382,62 dollar for et par i merket Burberry og kr. 2395 et par i merket Prada, fikk han til svar fra SAS at de ikke ville få erstatning fordi bagasjen ble funnet og levert til dem. SAS kunne imidlertid dekke eventuelle ekstra utgifter de hadde hatt i påvente av bagasjen dersom klager sendte inn kvitteringer.

Klager fastholder sitt krav og viser til at i følge Montrealkonvensjonen vil forsinket bagasje anses tapt dersom den ikke er funnet innen 21 dager. Klager krever i tillegg et passende beløp i kompensasjon pr. person for ulempen.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Klager har fremmet krav mot SAS der det kreves kompensasjon og erstatning for det han anser som tapt bagasje.

Luftfartsloven, som i denne saken danner hjemmelsgrunnlaget, sier at passasjerer kan gjøre sine rettigheter gjeldene dersom innskrevet reisegods ikke er kommet frem senest 21 dager etter at det skulle ha kommet frem, jf. § 10-18, tredje ledd. Dette betyr ikke at bagasjen for alltid vil anses å være borte. Dersom bagasjen kommer til rette senere enn 21 dager, og passasjerer ikke har fremmet krav mot selskapet, må bestemmelsen forstås slik at selskapet gis anledning til å lokalisere bagasjen og levere den. Dersom bagasjen blir funnet før passasjerer fremmer krav til selskapet, vil kravet ikke være rettmessig.

I dette tilfellet har klager fremmet krav 21 dager etter at bagasjen skulle ha vært levert. På bakgrunn av stor saksmengde har SAS brukt lengre tid enn normalt på å svare, hvilket er beklagelig. I tiden fra klager har fremmet kravet til SAS svarer, har selskapet imidlertid lokalisert bagasjen og levert den ut. Klager har altså fått sin koffert levert, og har dermed ikke hatt noe økonomisk tap forbundet med at kofferten er levert forsinket. Det bemerkes at dette skjedde på klagers hjemreise, og at det derfor er liten sannsynlighet for at det har vært særskilt nødvendig å foreta noen form for dekningskjøp.

Klager anfører også at hengelåsen har vært brutt opp, og at det har vært stjålet to par solbriller fra kofferten. SAS kan ikke finne det dokumentert at disse har blitt stjålet, da det verken er opprettet PIR-rapport, eller en anmeldelse av tyveriet. Kvitteringene som er fremlagt fra et innkjøp på Changi airport i Singapore er ikke spesifisert. SAS anfører derfor at tyveriet av solbrillene ikke i tilstrekkelig grad er sannsynliggjort og at det derfor ikke foreligger ansvarsgrunnlag.

Dersom nemnda likevel skulle komme til at SAS må erstatte solbrillene, må det gjøres fratrekk for slitasje og verdiforringelse.

Nemnda bemerker

I henhold til luftfartsloven § 10-18 første ledd / Montrealkonvensjonen artikkel 17 nr. 2, er fraktfører ansvarlig dersom reisegods blir skadet eller går helt eller delvis tapt «såfremt den hendelse som har forårsaket skaden, er inntruffet ombord på luftfartøy eller mens godset var i fraktførerens varetekt.»

Mottas innskrevet reisegods uten klage fra mottakerens side, formodes godset å være utlevert i god stand om ikke annet blir godtgjort, jf. luftfartsloven § 10-26 første ledd. Det er da passasjeren som har bevisbyrden for at skaden skjedde ombord på flyet.

I dette tilfellet mottok ikke klager sin bagasje på flyplassen og fikk derfor opprettet en PIR rapport på ankomstdagen den 22. august 2019 som viser at to kofferter er meldt savnet. Da det hadde gått 21 dager, den 11. september, sendte klager et krav om erstatning for tapt bagasje til SAS. Det er ikke opplyst i saken hva dette kravet gikk ut på. På grunn av lang saksbehandlingstid hos SAS fikk ikke klager svar på denne klagen. I mellomtiden ble den siste kofferten funnet og levert hjem til klager den 2. oktober. Da han oppdaget at hengelåsen var fjernet og to par solbriller var borte, meldte han dette inn til SAS og krevde erstatning for disse.

Nemnda mener klager har klaget i rett tid og på riktig måte. Klager ville hatt krav på erstatning for hele reisegodsets verdi dersom SAS hadde behandlet klagen før kofferten ble funnet. Klager har akseptert å motta den savnede bagasjen 40 dager etter at den ble meldt savnet og har kun fremsatt krav om dekning av to par solbriller som var borte fra kofferten. SAS synes å legge til grunn at luftfartsloven § 10-26 innebærer at flyselskapet ikke er ansvarlig for skadene dersom passasjeren ikke har opprettet en PIR-rapport (skaderapport som skrives på flyplassen når man melder bagasje skadet eller

forsvunnet) eller anmeldt tapet som et tyveri. Det medfører ikke riktighet. Luftfartsloven § 10-26 er en bevisbyrderegel, som innebærer at det er passasjerens som i så fall har bevisbyrden for at skaden skjedde på flyet eller mens reisegodset var i flyselskapets varetekt dersom skaden ikke meldes inn på flyplassen.

På bakgrunn av dette mener nemnda at klager i dette tilfellet har sannsynliggjort at skaden skjedde mens kofferten var i flyselskapets varetekt, og han vil derfor ha krav på erstatning av solbrillene som var borte da han mottok kofferten. Det må gjøres et fradrag i erstatningen for slitasje og verdiforringelse. Klager har lagt frem en kvittering datert 4. juli 2018 fra Changi airport i Singapore som viser kjøp av et par solbriller til 382,62 dollar. I tillegg har klager fremlagt en utskrift datert 13. desember 2019 fra nettsiden Zalando med prisen for et par Prada solbriller til kr. 2395.

Nemnda anbefaler på bakgrunn av dette at erstatningen fastsettes skjønnsmessig til kroner 4000.

Det bemerkes avslutningsvis at klager i sin klage til nemnda også har fremsatt krav om en passende kompensasjon for ulempen. Verken luftfartsloven eller Montrealkonvensjonen har regler om dekning av ikke-økonomisk tap eller kan tolkes slik at det åpnes for dette. I norsk erstatningsrett er regelen at ikke-økonomisk tap ikke har erstatningsrettslig vern med mindre det finnes en særskilt hjemmel for dette. Det gjør det etter flertallets syn - leder og bransjerepresentantene - ikke i dette tilfellet.

Mindretallet - forbrukerrepresentantene - er av den oppfatning at luftfartsloven § 10-20/ Montrealkonvensjonen art 19 åpner for å tilkjenne ulempeerstatning. Dette legges også til grunn i EU-dom C-63/09 "Click Air" note 22 der det fremgår at begrepet «damage» i art. 19 omfatter både ikke-økonomisk og økonomisk tap. I denne saken er likevel mindretallet kommet til at det ikke er grunnlag for å gi ulempeerstatning. Det vises i den anledning bl.a. til at bagasjen ble borte på hjemreisen slik at behovet for dekningskjøp må antas å være begrenset.

Vedtaket er avsagt med den dissens som fremgår over.

Vedtak

Transportklagenemnda - fly anbefaler at SAS erstatter klagers solbriller med kr. 4000.

Nemndas representanter

Vibecke Groth (leder)

Anne Sofie Faye-Lund (Forbrukerrådet)

Thomas Iversen (Forbrukerrådet)

Bjørn Olav Gardsteig Larsen (Norwegian Air Shuttle)

Camilla Dragvoll (Norges FagAkademi)