

# Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

## Sammendrag

Krav om erstatning for tapt bagasje.

### Dato

06.10.2020

### Saksnummer

2020-00594

### Tjenesteytere

SAS

### Klager har i det vesentlige anført

Den 4. september 2019 reiste klager og hans kone fra Oslo til Roma via München med SAS og Lufthansa. Billettene var kjøpt av SAS. Ved ankomst i Roma mottok de ikke sine kofferter. Dette ble omgående meldt på flyplassen i Roma, og klager fikk et PIR-nummer.

Den 8. september reiste de tilbake igjen, og var fortsatt uten bagasjen. Klager meldte igjen fra på flyplassen i Roma. De samme gjorde de til SAS Lost Luggage på Gardermoen ved ankomst der. Det endte med at de etter masse arbeid frem og tilbake mottok bagasjen hjemme den 25. september 2019 ca. kl. 16.30 - altså etter 22 dager.

Klager har bedt SAS om kompensasjon i henhold til Montrealkonvensjonen. Det fremgår av denne at dersom bagasjen ikke har kommet til rette innen 21 dager, regnes den som tapt. SAS har til tross for dette avslått klager sitt krav. SAS har tilbudt klager å erstatte nødvendige utgifter/innkjøp i ventetiden, mot kvitteringer. Det klager kjøpte i Italia har blitt dekket av hans forsikringsselskap.

Klager fremla for SAS også krav om tilbakebetaling av flybillettene, da ferien ble totalt ødelagt. De skulle feire bryllupsdag i Italia sammen med familie, og mye av tiden ble brukt på å få tak i bagasjen.

Klager har fremlagt en oversikt over koffertenenes innhold. Klager ønsker en vurdering av om han kan ha rett på kompensasjon i henhold til Montrealkonvensjonen for hendelsen.

I sin siste kommentar til nemnda har klager påpekt at de ikke krever full erstatning, men en form for oppreisning i form av et passende beløp for perioden uten bagasjen.

### Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Klager har fremmet krav mot SAS hvor det kreves erstatning for forsinket bagasje. Bakgrunnen for kravet er at bagasjen først kom frem til klagers hjemmeadresse 22 dager etter den først ble meldt savnet.

I korte trekk har klager forklart at hans kone og hans egen bagasje aldri kom frem til Roma på deres reise den 4. september 2019. Kofferten kom ikke til rette før den 25. september, da den ble levert til klagers bopel. Klager henviser til Montrealkonvensjonen, og mener han har krav på en viss kompensasjon selv om kofferten ble funnet.

SAS viser til tilsvarende bestemmelse i luftfartsloven (§ 10-18 tredje ledd), som vil være den gjeldende bestemmelse og anfører at bestemmelsen ikke kan ha som formål at flyselskapene skal betale ut erstatning for såkalt "tapt" bagasje når bagasjen til slutt likevel blir funnet. Bestemmelsen må tolkes slik at klager først kan gjøre kravet gjeldende etter 21 dager, når kofferten da kan antas å være borte. Dersom flyselskapet likevel skulle finne den etter 21 dager - slik som tilfellet er her - har ikke klager lengre kravet i behold. Uten at det skal være avgjørende bør det tas med i vurderingen at kofferten de facto ble funnet etter 22 dager. SAS har med andre ord ikke forsinket saksbehandlingen ytterligere med den hensikt å unngå erstatningsansvar ved å finne bagasje på et mye senere tidspunkt.

Uten å gå i detalj vil SAS påpeke den helt åpenbare urimeligheten i å skulle erstatte noe som ikke er mistet. Det vil i så tilfelle være tale om oppreisning, hvilket ikke kan være aktuelt i denne saken, da vilkårene for dette ikke er oppfylt, jf. skadeerstatningsloven § 3-5.

SAS har under den tidligere korrespondansen med klager hele tiden vært åpne for å dekke nødvendige utgifter klager har hatt i forbindelse med den forsinkede bagasjen. Det er imidlertid ikke fremlagt noen kvitteringer.

På bakgrunn av ovennevnte finner SAS at klager ikke har rett på erstatning utover det som eventuelt kan dokumenteres av dekningskjøp, og vi således ikke imøtekomme klagers krav.

### **Nemnda bemerker**

Blir reisegods skadet eller går det helt eller delvis tapt, er flyselskapet ansvarlig såfremt hendelsen som har forårsaket skaden, er inntruffet på flyet mens godset var i flyselskapets varetekt, jf. luftfartsloven § 10-18 / Montrealkonvensjonen artikkel 17 nr. 2. Ansvarer er imidlertid begrenset til 1131 SDR, jf. luftfartsloven § 10-22. Passasjerer kan gjøre sine rettigheter etter § 10-18 første og andre ledd gjeldende dersom innskrevet reisegods ikke er kommet frem senest 21 dager etter det skulle ha kommet frem, eller dersom fraktføreren erkjenner at innskrevet reisegods er gått tapt.

I dette tilfellet kom klagers bagasje til rette, og bagasjen ble mottatt og akseptert av klager som deres. Klagers bagasje er derfor ikke lenger "tapt". Det er ingen opplysninger

i saken som tilsier at klagers bagasje var skadet eller noe var borte. Klager har følgelig ikke lidd noe økonomisk tap.

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

Flertallet, bestående av bransjerepresentantene og lederen, mener at 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 ikke i dette tilfellet.

Mindretallet, forbrukerrepresentanten, mener at luftfartsloven § 10-18, jf. Montrealkonvensjonen artikkel 17 nr. 2 kan tolkes slik at også ikke-økonomisk skade omfattes, jf. Walz vs. ClickAir (C-63/09). Mindretallet påpeker også at selv om det i norsk erstatningsrett i utgangspunktet ikke er grunnlag for erstatning for ikke-økonomisk tap, inneholder flyretten særlige rettsregler om nettopp dette, jf. EU261 artikkel 7. Innenfor denne delen av retten er det tradisjon delvis dekning av ikke-økonomisk erstatning, noe som medfører at tolkningsprinsippene som legges til grunn i Waltz vs. ClickAir også kan benyttes på luftfartsloven § 10-18, jf. Montrealkonvensjonen artikkel 17 nr. 2 for tvistesaker etter norsk rett.

I denne konkrete saken kommer mindretallet til at klageren ikke har krav på dekning av sitt ikke-økonomiske tap. Mindretallet er enig med flertallets konklusjon, men med en annen begrunnelse.

Nemnda anbefaler at klager ikke gis medhold.

Saken er behandlet med én 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)

Ingrid Helene Espolin Johnson (Norwegian Air Shuttle)

Camilla Dragvoll (Norges FagAkademi)