

Fråga om rätt till ersättning från ett flygbolag då resenären inte kunnat delta i aktiviteter på en fristående expeditionsresa till följd av förenad transport av bagage.

Beslut 2020-10-29; 2019-17088

CL begärde ersättning med 32 800 kr.

I sin anmälan till nämnden uppgav *CL* följande. Som grund för kravet åberopar hon försenad lufttransport av bagage. Bagaget kom först med nästa flyg. Till följd av detta hade hon inte tillgång till sin utrustning och kunde inte genomföra den köpta expeditionsresan med båt som planerat. Båtresan varade den 8 till den 18 augusti 2019.

När hon anlände till Longyearbyn för att under 10 dagar delta i en expeditionsresa upptäckte hon att hennes bagage var försenat. Hon anslöt sig till de övriga deltagarna och gick ombord på båten. Efter överläggningar med researrangören ändrades ruten så att hon skulle vara tillbaka vid midnatt för att invänta ett meddelande från flygbolaget om bagaget. Flygbolaget hörde inte av sig. Även nästa dag ändrades ruten eftersom arrangören insåg att hon inte skulle kunna genomföra resan fullt ut utan sin utrustning. Trots att bagaget fanns på flygplatsen sedan midnatt hade det inte, som överenskommits med flygbolaget, levererats till hamnen för upphämtning. Hon fick inte heller något meddelande från flygbolaget om vad som hade hänt, trots att flygbolaget hade hennes kontaktuppgifter. Det beslöts nu att båten skulle styra norröver för att inte expeditionen skulle förstöras för alla deltagare. Flygbolaget har haft alla möjligheter att leverera bagaget. Det var inte möjligt att köpa ersättningsutrustning i Longyearbyn. Dag 8 av expeditionen hade de satellitkontakt med flygbolaget för att försäkra sig om att bagaget fanns i Longyearbyn när hon återvände den 17 augusti. Bagaget fanns då på samma plats som flygbolaget skulle ha levererat det på den andra dagen av resan.

Priset för expeditionsresan uppgick till 72 900 kr. Enligt uppgift från Svenska Resebyråföreningen finns en regel som gäller den här typen av expeditionsresa som säger att ersättning ska med 45 procent av dagavgiften när en resenär inte kan ta del av de aktiviteter som hon har betalat för. Detta blir 3 280 kr per dag, totalt 32 800 kr för de 10 dagar som hon saknade sitt bagage och därför inte kunde delta.

Eftersom arrangören och flygbolaget har ett samarbete rekommenderades hon att boka just de flygningar som hon gjorde så att det skulle passa ihop med avfärden med båten. Hon anser därför att flygbolaget har del i marknadsföringen av expeditionen.

När hon lämnade Stockholm den 8 augusti var det 32 grader Celsius utomhus. I bagaget fanns kläder för att kunna vistas i snö och blåst vid temperaturer runt 0 grader. För att göra en resa till Arktis krävs inköp av speciell utrustning anpassad för miljön för både aktiviteter och säkerhet. Eftersom affärerna på plats var stängda när hon anlände för att gå ombord på båten fanns ingen möjlighet att köpa ny utrustning.

Flygbolaget motsatte sig kravet.

I sitt svar till nämnden uppgav flygbolaget följande. Som grund åberopar flygbolaget i första hand att passageraren inte har lidit någon faktisk ekonomisk skada och att den ideella skada

hon drabbats av inte är en påräknelig följd av transportavtalet eftersom det gäller en reguljärflygresa. Eftersom flygbolaget vare sig haft del i marknadsföringen eller planeringen av den arktiska expeditionen är det orimligt att utkräva ansvar för begränsning av semesterupplevelser eller rekreation till följd av en bagageförsening. I andra hand åberopar flygbolaget att det saknas bevisning som styrker att syftet med resan förfelats i den omfattning som passageraren gör gällande.

Bagaget anlände till flygplatsen i Longyearbyn knappt tio timmar efter det att CL själv landat. Dessvärre gick det inte, av någon anledning som inte finns dokumenterad, att köra bagaget till hamnen under dagen den 9 augusti som CL önskat.

Allmänna reklamationsnämnden gjorde följande bedömning.

Twisten

I ärendet är klarlagt att transporten av CL:s bagage försenades. Det är också visat att hon inte fått sitt bagage förrän efter tio dagar. Twisten gäller om hon därigenom drabbats av en ersättningsgill skada och om hon har rätt till ersättning av flygbolaget för den skadan.

Rättsregler

Den s.k. Montrealkonventionen (Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter) är tillämplig i ärendet. Enligt artikel 19 i den konventionen ansvarar transportören för skador till följd av försening av bagage. Transportören ansvarar dock inte för sådana skador, om transportören bevisar att transportören och dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.

Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2016 s. 900 uttalat att ideella skador som beror på individuella och för transportören okända syften med resan i allmänhet inte bör berättiga till ersättning vid reguljära persontransporter. Detta innebär att resenären vid en reguljärflygning normalt inte är berättigad till ersättning för skada i form av förlorad rekreation. Högsta domstolens ställningstagande utgör dock inget hinder mot att ersättning enligt artikel 19 i Montrealkonventionen kan tillerkännas en resenär för kostnader som har uppkommit eller blivit onyttiga till följd av förseningen, så länge som dessa kan betraktas som direkta och påräkneliga konsekvenser av densamma.

Högsta domstolen har i den nämnda domen också framhållit att viss betydelse kan tillmätas lufttrafikföretagets ansträngningar att minska förseningen och dess verkningar för passageraren.

Enligt artikel 22 i Montrealkonventionen är vid den tidpunkt som är relevant i ärendet den högsta ersättningen för skada till följd av bagageförsening 1 131 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare (med ett undantag som inte är aktuellt i ärendet).

Bedömningen i det aktuella fallet

Av i ärendet ingivet intyg av guiden på den expeditionsresa som CL deltog i på och runt Svalbard framgår att flygbolaget två gånger utlovat att bagaget skulle finnas tillgängligt för CL i hamnen i Longyearbyn och att guiden därför två gånger gjort ändringar i båtresan så att båten gick tillbaka till den hamnen för att hämta bagaget, men att bagaget inte någon av gångerna fanns tillgängligt på av flygbolaget utlovad plats.

Av ingivna handlingar (förlustanmälan samt delayed bag display) framgår att flygbolaget känt till att CL från och med den 8 augusti 2019 befann sig ombord på den aktuella båten.

Flygbolaget har uppgett att det av något skäl som inte finns dokumenterat inte gick att köra ut bagaget till hamnen den 9 augusti 2019 som CL önskat.

Genom de nu nämnda uppgifterna finner nämnden det övervägande sannolikt att flygbolaget utlovat att bagaget skulle köras ut till hamnen i Longyearbyn den 9 augusti 2019. Genom att inte göra det har flygbolaget gjort sig skyldigt till ett avtalsbrott. Det måste för flygbolaget ha stått klart att den omständigheten att CL inte hade tillgång till sitt bagage skulle innebära ett hinder för hennes deltagande fullt ut i expeditionsresan med båten.

Alldeles oavsett detta kontraktsbrott konstaterar nämnden att flygbolaget enligt artikel 19 i Montrealkonventionen är ansvarigt för de skador som den försenade bagagetransporten medfört, eftersom flygbolaget i ärendet inte har bevisat att det förelegat några omständigheter som skulle befria företaget från det skadeståndsansvaret.

Flygbolaget har emellertid gjort gällande att CL inte lidit någon faktisk skada. Nämnden konstaterar dock att hon får anses ha visat att hon på grund av avsaknaden av bagaget inte kunnat fullt ut delta i båtreseexpeditionen. Att guiden valt att två gånger lägga om båtresan för att kunna hämta upp CL:s bagage visar att guiden bedömt det som nödvändigt att CL skulle ha tillgång till bagaget för att kunna delta i aktiviteterna under expeditionen. Nämnden anser därför att CL lidit en skada genom att den kostnad som hon haft för båtreseexpeditionen till stora delar blivit onyttig för henne. Detta utgör inte en ideell skada utan en ekonomisk skada. Högsta domstolens ovan nämnda dom utgör därför inte något hinder för att tillerkänna CL ersättning för den skadan.

Enligt artikel 22 i Montrealkonventionen gäller emellertid en övre beloppsgräns för vilken ersättning som en flygpassagerare kan få vid skador till följd av försening av bagage. Vid den tidpunkt som är aktuell i ärendet var den beloppsgränsen 1 131 särskilda dragningsrätter. Det motsvarar per den i ärendet aktuella tidpunkten 14 895 kr. Nämnden anser att den skada som CL lidit genom bagageförseningen i vart fall överstiger det beloppet. Nämnden anser därför att flygbolaget ska rekommenderas att betala det beloppet till CL. Hennes krav till den del det går utöver det beloppet ska alltså avslås.