

Ákvörðun Flugmálastjórnar Íslands nr. 78/2011 vegna kvörtunar um glataðan farangur.

I. Erindi

Þann 12. júlí sl. barst Flugmálastjórn Íslands (FMS) kvörtun frá A. Fram kemur í kvörtun að kvartandi ferðaðist með flugi Icelandair (IA) FI582 frá Keflavík til Alicante þann 2. júní sl. en við komuna til Alicante hafi komið í ljós að ferðataska hans var ekki með. Hefur taskan ekki komið í leitirnar. Kvartandi fékk greiddar bætur vegna tafa og þjófnaðar á farangri frá Vátryggingafélagi Íslands hf., jafnframt því að IA hefur greitt kvartanda bætur vegna seinkunar á afhendingu farangurs. Hefur kvartandi krafið Icelandair um frekari bótagreiðslur en félagið neitað frekari ábyrgð vegna glataðs farangrinum.

II. Málavextir og bréfaskipti

Flugmálastjórn sendi Icelandair kvörtunina til umsagnar með tölvupósti þann 27. júlí sl. auk þess að vísa til ábyrgðar flytjanda á farangri samkvæmt 104. gr. loftferðalaga nr. 60/1998. Var beiðnin ítrekuð þann 19. ágúst sl. Í tölvupósti frá IA sama dag segir að um flókið mál sé að ræða. Um þremur mánuðum fyrr hafi kvartandi tilkynnt aðra tösku glataða með svipuðum aðstæðum og hafi sú taska aldrei fundist. Líkur á því að farangur glatist frá sama farþega við sambærilegar aðstæður með þetta stuttu millibili séu svo til engar og kvartandi sé því ekki tekinn trúanlegur. Þá ýti undir þetta að krafa farþegans sé óhemju há og strax hafi hann krafist staðfestingar á tjóni fyrir tryggingafélag sitt. Þá bæri farþegi skyldu til að merkja farangur sinn sem hann hafi greinilega ekki gert, því ef svo væri og hefði taskan raunverulega tapast, hefði hún fundist. Með tölvupósti FMS þann 22. ágúst 2011 vakti FMS athygli IA á að samkvæmt 1. mgr. 104. gr. loftferðalaga og 2. mgr. 17. gr. samnings um alþjóðaflutninga, undirritaður í Montreal 28. maí 1999 (Montreal-samningurinn), hvíli á IA að sanna að innritaður farangur hafi í reynd ekki glatast, eigi ábyrgð ekki að falla á félagið vegna glataðs farangurs. Í tölvupósti IA dags. 22. ágúst sl. vísar IA til sönnunarbyrði farþegans, sér í lagi varðandi innihald töskunnar. Þá segir jafnframt að IA taki ekki að ástæðulausu svona á þessu tiltekna máli, IA telji sig hafa nokkuð góða reynslu í því að leita að farangri og átti sig nokkuð fljótt á því að eitthvað óvenjulegt sé í gangi. Með tölvupósti dags 29. ágúst sl. voru aðilar málsins upplýstir um næstu skref málsins hjá FMS.

Í ljósi þess að ágreiningur aðila hefur ekki verið jafnaður er með ákvörðun FMS tekin afstaða til ábyrgðar Icelandair á farangri kvartanda á grundvelli laga nr. 60/1998 um loftferðir.

III. Forsendur og niðurstaða Flugmálastjórnar Íslands

Neytendur flugþjónustu eða aðrir sem hagsmuna hafa að gæta sem telja að flugrekandi, flytjandi, ferðaskrifstofa eða umboðsmaður framangreindra aðila hafi brotið gegn skyldum sínum samkvæmt lögum um loftferðir nr. 60/1998 eða reglugerðum settum á grundvelli

þeirra geta beint kvörtun til Flugmálastjórnar Íslands, sbr. 1. mgr. 126. gr. c. loftferðarlaga. Stofnunin tekur málið til skoðunar í samræmi við ákvæði laganna og stjórnsýslulaga og sker úr ágreiningi með ákvörðun, sbr. 3. mgr. 126. gr. c og 140. gr. loftferðalaga, ef hann verður ekki jafnaður með öðrum hætti.

Um ábyrgð flytjanda á farangri er fjallað í 104. gr. loftferðarlaga. Samkvæmt 1. mgr. 104. gr. ber flytjandi ábyrgð á tjóni sem verður ef innritaður farangur glatast, skemmist eða eyðileggst ef tjónsatburðurinn á sér stað í loftfari, eða meðan innritaður farangur er í vörslum flytjanda, starfsmanna hans eða umboðsmanna. Þó er flytjandi ekki ábyrgur ef og að því leyti sem tjón á farangri má rekja til eðlislægra galla eða ástands farangurs. Ákvæði 1. mgr. 104. gr. mælir fyrir um hlutlæga ábyrgð flytjanda á tjóni sem innritaður farangur kann að verða fyrir meðan hann er í vörslu flytjanda, starfsmanna hans eða umboðsmanna. Ábyrgð flytjanda vegna glataðs farangurs takmarkast við 1.150 SDR skv. 2. mgr. 108. gr. laganna, nema stórfelldri sök flytjanda eða einhverra þeirra sem hann ber ábyrgð á sannast. Svara ákvæði 104. gr. og 108. gr. til 2. mgr. 17. gr. og 22. gr. Montreal-samningsins. Samkvæmt 3. mgr. 104. gr. er farþega heimilt að neyta þeirra réttinda sem í farsamningi fellst, viðurkenni flytjandi að hafa glatað innrituðum farangri eða innritaður farangur kemur ekki fram innan 21 dags eftir að áætlað var að hann kæmi á áfangastað.

Svo sem fram er komið felur 2. mgr. 104. gr. loftferðalaga í sér hlutlæga ábyrgðarreglu, þ.e. skaðabótaskylda flytjanda án sakar. Hagræði tjónþola sem af því leiðir er að hann þarf einungis að sýna fram á að hin hlutlæga ábyrgðarregla eigi við og orsakatengsl, en þarf ekki að sýna fram á að önnur hlutlæg skilyrði skaðabótaábyrgðar séu fyrir hendi svo til skaðabótaábyrgðar flytjanda komi.

Er það niðurstaða FMS að nægilega sé fram komin að stofnast hafi til skaðabótaábyrgðar Ícelandair á grundvelli 1. mgr. 104. gr. loftferðarlaga þegar taska kvartanda kom ekki í leitirnar. Hins vegar tekur Flugmálastjórn ekki afstöðu í ákvörðun þessari til sönnunar um innihald töskunnar og þar með upphæð rauntjóns kvartanda. Er hlutverk dómstóla að skera úr um slíka sönnun.

Ákvörðun þessi er kæránleg til innanríkisráðuneytis skv. 3. mgr. 126. gr. c loftferðalaga nr. 60/1998 og 10. gr. laga nr. 100/2006 um Flugmálastjórn Íslands. Kæra skal berast ráðuneytinu innan þriggja mánaða frá því að aðila var tilkynnt um ákvörðun þessa.

Reykjavík, 18. nóvember 2011

Halla S. Sigurðardóttir

Margrét Helga Kristínar