

Ákvörðun Flugmálastjórnar Íslands nr. 81/2011 vegna kvörtunar um glataðan farangur.

I. Erindi

Þann 28. júlí sl. barst Flugmálastjórn Íslands (FMS) kvörtun frá A. Fram kemur í kvörtun að kvartandi ferðaðist með flugi Icelandair (IA) FI603 frá Keflavík til Toronto þann 6. júlí sl. en við komuna til Toronto hafi komið í ljós að ferðataska kvartanda var ekki með í för. Gerð var skýrsla vegna atviksins. Kvartandi fékk töskuna í hendur við komu aftur til Keflavíkur þann 19. júlí sl. Síðar kom í ljós að úr henni höfðu horfið Yamaha YRA-314 blokkflauta að verðmæti 5.900 kr. og Olympus myndavél sem keypt hafði verið á kr. 27.000 þremur árum fyrr. Kvartandi gerir kröfu um bætur vegna glataðra muna en Icelandair hefur hafnað ábyrgð sinni.

II. Málavextir og bréfaskipti

Flugmálastjórn sendi Icelandair kvörtunina til umsagnar með tölvupósti þann 3. ágúst sl. auk þess sem vísað var til 104. gr. loftferðalaga nr. 60/1998 um ábyrgða flytjanda á farangri. Umsagnarbeiðni var ítrekuð þann 1. september, 15. september og 26. september sl. Með tölvupósti FMS, dags. 18. nóvember sl., var IA upplýst um að ákvörðunar Flugmálastjórnar í málinu væri að vænta. Í kjölfarið, þann 21. nóvember sl., barst umsögn IA í tölvupósti þar sem fram kemur að samkvæmt Montreal Convention frá árinu 1999 sé ekki skilgreint að flugfélög beri sérstaka ábyrgð á þjófnaðarmálum, eingöngu sé tilgreint *Loss, damage or delay* en hvergi *pilferage* og *theft*. Tengdist það líklega því að sönnunarbyrði geti verið erfið og það myndi vera í hendi farþega að færa sönnun á því að einhverjir hlutir hafi verið í tösku og síðan horfið. Sönnun sé augljóslega erfiðleikum bundin en það breyti því ekki að sá sem geri kröfu á annan þurfi samkvæmt almennum kröfurétti að sýna fram á krafa sé réttmæt og raunveruleg. Inn í þetta blandist að ekki séu eingöngu starfsmenn flugfélaga sem komi að meðhöndlun farangurs og nægi þar að nefna öryggiseftirlit og skönnun farangurs en þar séu flugfélög ekki með umsjón eða stjórn mála og færa megi rök fyrir því að á tímapunkti skönnunar sé meðhöndlun milli öryggiseftirlits flugvallar og farþegans. Í þessu einstaka máli sé þá hluti af kröfu farþega hlutir sem að ekki sé tekin ábyrgð á og tilkynnt sé í skilmálum ferðar (Olympus myndavél).

Umsögn Icelandair var send kvartanda til athugasemda með tölvupósti dags. 20. desember 2011.

III. Forsendur og niðurstaða Flugmálastjórnar Íslands

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.

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 stjórnarsýslulaga 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. loftferðalaga til 2. mgr. 17. gr. og 22. gr. Montreal-samningsins.

Svo sem fram er komið felur 1. mgr. 104. gr. loftferðalaga í sér hlutlæga ábyrgðarreglu, þ.e. skaðabótaskylda flytjanda án sakar á tjóni því sem innritaður farangur kann að verða fyrir meðan hann er í vörslu flytjanda, starfsmanna hans eða umboðsmanna. 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.

Deila aðila snýr að ábyrgð Icelandair á tjóni er hluti innritaðs farangurs glatast meðan hann er í vörslum flytjanda. Er það mat Flugmálastjórnar að slík tilvik falli undir hlutlæga skaðabótaábyrgðarreglu 1. mgr. 104. gr. loftferðalaga og í ljósi þess þá ber flytjanda að bæta tjón í slíkum tilvikum. Samkvæmt 2. málslíð 1. mgr. 104. gr. getur flytjandi einungis takmarkað ábyrgð sína ef og að því leyti sem tjón á farangri má rekja til eðlislægra galla eða ástands farangurs. Breyta ákvæði í ábyrgðaskilmálum Icelandair er undanskilja félagið ábyrgð á raftækjum þar engu um, en samkvæmt 2. mgr. 111. gr. loftferðalaga er ógildur sá áskilnaður eða fyrirvari sem miðar að því að leysa flytjanda undan ábyrgð eða kveður á um frekari ábyrgðartakmarkanir en greinir í Montrealsamningnum eða lögnum.

Flugmálastjórn er hins vegar ekki fært í ákvörðun þessari að taka afstöðu til sönnunar um innihald farangurs kvartanda og þar með tjón hans. Er það 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, 21. desember 2011

Jóhanna Helga Halldórsdóttir

Margrét Helga Kr. Stefánsdóttir

**Meðfylgjandi er gagnaskrá máls*