

**Fråga om rätt till skadestånd vid missat anslutningsflyg pga. försening.****Beslut 2020-02-19; 2019-05176**

*FN* begärde skadestånd med 4 154 kr.

I sin anmälan till nämnden uppgav *FN* följande. Flyget från Stockholm blev kraftigt försenat, varför han missade flyget i Köpenhamn och fick boka om biljetten. Då flyget gick 4 timmar senare än beräknad tid missade han flyget från Bryssel och tvingades köpa ny biljett för 4 154 kr (385 euro). Han kom fram till slutdestinationen mer än 8 timmar för sent. Han har fått kompensation av flygbolaget med 2 615 kr (250 euro) för förseningen, vilket dock inte täcker hans kostnader. 8 timmar motsvarar en dags heltidsjobb.

*Flygbolaget* motsatte sig kravet.

I sitt svar till nämnden uppgav flygbolaget följande. Flyget skulle ha avgått kl. 06.05 och anlänt till Köpenhamn kl. 07.20 men försenades med 57 minuter av orsaker inom flygbolagets kontroll. Resenären missade därför sitt anslutningsflyg till Bryssel kl. 08.15 med ankomsttid kl. 09.50. Han ombokades till nästa avgång, som anlände till Bryssel kl. 13.20, och fick kompensation p.g.a. försening med mer än tre timmar. Flygbolaget har därmed även fullgjort sin del av avtalet enligt artikel 8.1 b) i förordningen, dvs. man har tagit passageraren till den slutliga bestämmelseort som angavs i biljetten. Man avlog dock kravet på ersättning för den flygbiljett som han fick köpa för att han p.g.a. förseningen missade även ett tredje flyg, som han bokat i en separat biljett med ett annat flygbolag.

Enligt svensk skadeståndsrätt inkl. artikel 19 i Montrealkonventionen krävs att skadan är en påräknelig följd av skadehändelsen och att den skadelidande inte redan har blivit kompenserad för att skadestånd ska utgå. Ett flygbolag kan inte förutse resenärens avsikt med sin resa, varför det inte ansvarar för resmålspecifika kostnader såsom för anslutningsflyg med separata biljetter genom tredje part, något man också informerar om i transportvillkoren på hemsidan. Kompensationen enligt EU-förordningen är avsedd att genom standardiserade ersättningsnivåer återställa skador av varierande slag som en försenad flygning kan ge upphov till. Vad gäller det ytterligare kravet på kostnadsersättning i detta fall är dock kravet på kausalitet inte uppfyllt.

**Allmänna reklamationsnämnden gjorde följande bedömning.**

Nämnden konstaterar att *FN* redan har fått kompensation enligt EU-förordning 261/2004 för förseningen. Vad nämnden nu har att ta ställning till är huruvida han har rätt till skadestånd för att han på grund av förseningen missade anslutningsflyget till Fez och därför tvingades köpa ny flygbiljett för denna sträcka.

I denna del ska Montrealkonventionens bestämmelser tillämpas.<sup>1</sup> Enligt konventionen är transportören ansvarigt för skador till följd av en försenad lufttransport om inte transportören bevisar att denne 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.<sup>2</sup> Det räcker inte med att transportören bevisar att åtgärder vidtagits för att undvika följderna av den skadebringande händelsen. Transportören måste också bevisa att den skadebringande händelsen i sig inte gått att undvika.<sup>3</sup>

I detta fall påstår flygbolaget inte ens att man har vidtagit nödvändiga åtgärder enligt ovan. Istället hävdar flygbolaget att skadan i fråga inte är ersättningsgill, då den enligt flygbolaget inte var en påräknelig följd av skadehändelsen och anmälaren dessutom redan har blivit kompenserad. Nämnden gör följande bedömning.

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 till följd av förseningen, så länge dessa kan betraktas som direkta och påräkneliga konsekvenser av densamma.

Enligt nämndens uppfattning måste utlägg för en ny flygbiljett på grund av ett missat anslutningsflyg betraktas som en sådan påräknelig följd av förseningen som i princip berättigar resenären till ersättning.

Vad gäller flygbolagets argument att anmälaren redan har blivit kompenserad, konstaterar nämnden att EU-domstolen i sin dom i mål C-354/18 har uttalat att kompensation enligt artikel 7.1 är en schablonmässig ersättning som inte syftar till att ersätta skador som kräver en bedömning i det enskilda fallet av omfattningen av den skada som uppstått. Den behöriga nationella domstolen får enligt EU-domstolen räkna av den kompensation som beviljas med stöd av förordningen från annan kompensation men är inte skyldig att göra detta, eftersom det av förordningen inte framgår hur den nationella domstolen ska göra en sådan avräkning. Nämnden har i sitt referat-ärende 2015-03046 uttalat att syftet med kompensation enligt artikel 7.1 är att kompensera för tidsspillan och att enbart annan ersättning som också syftar till detta får avräknas. Det finns därmed enligt nämndens uppfattning inte skäl för avräkning i detta fall.

Flygbolaget ska därför rekommenderas att betala 4 154 kr till FN motsvarande hans kostnad för den nya flygbiljetten till Fez.

---

<sup>1</sup> Se 4 § lagen om lufttransporter.

<sup>2</sup> Artikel 19.

<sup>3</sup> Eriksson, Flygpassagerares rättigheter, s 86, och Giemulla m.fl., Montreal Convention, para. 19.