

**Kompensation enligt artikel 7 i EU-förordningen nr 261/2004 på grund av försenad flygning. Det är flygpassageraren som har bevisbördan för förseningens längd. Det är dock tillräckligt att passageraren gör sannolikt att förseningen uppgår till den längd som påstås för att beviskravet ska anses uppfyllt.**

**Beslut 2017-10-09; 2016-07797**

SC begärde, för sig och en medresenär, kompensation enligt EU-förordning 261/2004 med 400 euro per person. De skulle flyga från Stockholm till Rom. Ankomsten till Rom var försenad med 3 timmar 11 minuter.

*Flygbolaget* motsatte sig kravet. Flyget var 2 timmar och 58 minuter försenat vid ankomsten till Rom. Dessutom förelåg extraordinära omständigheter, eftersom förseningen orsakades av strejk bland personal vid den franska lufttrafikkontrollen. Strejken ledde till förseningar och inställda flyg runt om i Europa.

**Allmänna reklamationsnämnden, i utökad sammansättning, gjorde följande bedömning.**

#### *Rättsliga utgångspunkter*

I EU-förordning 261/2004<sup>1</sup> finns bestämmelser om ekonomisk kompensation och assistans till flygpassagerare vid nekad ombordstigning samt vid inställda och försenade flygningar. Förordningen syftar till att stärka flygpassagerarnas rättigheter och att öka konsumentskyddet på området.

Enligt artikel 5.1 har en flygpassagerare rätt till ekonomisk kompensation av det flygbolag som skulle ha utfört en flygning om flygningen ställs in. Motsvarande gäller enligt EU-domstolens praxis om passageraren kommer fram till slutdestinationen tre timmar eller mer efter den i förväg bestämda ankomsttiden på grund av en försenad flygning. Rätten till kompensationen faller bort om flygbolaget kan bevisa att den inställda eller försenade flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Det framgår av artikel 5.3.

EU-domstolen har funnit att begreppet ankomsttid avser den tidpunkt då åtminstone en av flygplanets dörrar öppnas, under förutsättning att passagerarna tillåts att lämna flygplanet vid denna tidpunkt.<sup>2</sup>

Kompensationen utgår även om flygpassageraren inte drabbas av någon ekonomisk skada på grund av det försenade eller inställda flyget. Syftet är i stället att passageraren ska

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91.

<sup>2</sup> EU-domstolens dom den 4 september 2014 i mål C-452/13.

kompenseras på ett schablonmässigt sätt för den tidsspillan och de olägenheter som en inställd eller försenad flygning typiskt sett för med sig för alla flygpassagerare.

### *Bevisfrågor*

En grundläggande förutsättning för att SC ska ha rätt till kompensation enligt EU-förordningen är att ankomsten till Rom försenats 3 timmar eller mer. Bevisbördan för att så är fallet bör som utgångspunkt ligga på passageraren.<sup>3</sup> Mot bakgrund av passagerarens begränsade möjligheter att säkra bevisning i frågan bör dock beviskravet inte sättas alltför högt. Det bör snarare vara tillräckligt att passageraren gör sannolikt att förseningen uppgått till 3 timmar eller mer. Det kan därvid räcka att passageraren lämnar en trovärdig redogörelse för avgångs- och ankomsttider som inte motsägs av annan utredning. Andra bevismedel kan exempelvis utgöras av förseningsintyg och vittnesattester från medpassagerare. Framhållas bör att inget hindrar att nämnden vid bedömningen huruvida beviskravet är uppfyllt även kan väga in egna erfarenheter och vad som är allmänt känt, liksom utredning och uppgifter som härrör från flygbolaget. När passageraren upp till beviskravet ankommer det på flygbolaget att motbevisa passagerarens påståenden.

### *Förseningens längd i detta fall*

SC gör alltså gällande att förseningen uppgick till 3 timmar och 11 minuter, medan flygbolaget hävdar att flygplanet kom fram 2 timmar och 58 minuter för sent.

Av den flyglogg som flygbolaget har gett in framgår det att flygplanets verkliga ankomsttid (ATA, Actual Time of Arrival) inträffade 2 timmar och 58 minuter efter den i förväg bestämda ankomsttiden (STA, Scheduled Time of Arrival). Såvitt nämnden känner till avses med dessa begrepp normalt sett den tidpunkt då flygplanet har parkerat vid gaten ("block on") och motorerna har slagits av, med andra ord en tidpunkt som ligger något före den tidpunkt som enligt EU-domstolens praxis är relevant för bedömningen av ankomsttiden vid en tillämpning av förordningen.

SC har visserligen inte gett in någon utredning om när någon av flygplanets dörrar öppnades och det var möjligt för resenärerna att lämna flygplanet. Mot bakgrund av att flygplanet var "block on" 2 timmar 58 minuter efter den tid då flyget enligt tidtabell skulle ha anlänt framstår det dock som övervägande sannolikt att den tidpunkten inträdde 3 timmar eller mer efter den tidtabellsenliga ankomsttiden. Det har inte framkommit någon omständighet som talar emot den bedömningen. Nämnden anser därför att det är sannolikt att förseningen varit av sådan längd att den berättigar till kompensation enligt EU-förordningen.

### *Förekomsten av extraordinära omständigheter*

---

<sup>3</sup> Se Anders Eriksson, Flygpassagerares rättigheter (2013), s. 46, och Mårten Kjelland, Flypassasjerers rättigheter ved forsinkelse og kansellering (2013), s. 150. Jfr. även EU-kommissionens vägledning för tolkningen av EU-förordning 261/2004, avsnitt 3.3.3, där det uttalas att utförande flygbolag bör registrera ankomsttiden i exempelvis en deklARATION och att om bolaget har för avsikt att förlita sig på ankomsttiden för att visa att de följer förordningen kostnadsfritt och på begäran tillhandahåller det nationella tillsynsorganet och passagerarna deklARATIONEN.

Frågan är då om förseningen orsakats av extraordinära omständigheter som flygbolaget inte kunnat undvika även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Som nämnts i det föregående är det flygbolaget som enligt artikel 5.3 har bevisbördan för det.

Av utredningen framgår att förseningen orsakats av strejk bland flygledarpersonal i Frankrike. En sådan strejk kan många gånger anses utgöra en extraordinär omständighet i den mening som avses i EU-förordningen. Flygbolaget har dock inte närmare förklarat på vilket sätt strejken har påverkat den i ärendet aktuella flygningen mellan Stockholm och Rom. Flygbolaget har inte heller sagt något om vilka åtgärder man vidtagit för att undvika förseningen eller varför det inte varit möjligt att vidta sådana åtgärder. Bolaget har mot den bakgrunden inte bevisat att förseningen orsakats av extraordinära omständigheter.

#### *Sammanfattande slutsats*

SC och hennes medresenär är mot bakgrund av det anförda berättigade till kompensation för den försenade flygningen. Avståndet mellan Stockholm och Rom är sådant att beloppet uppgår till 400 euro per person. Kravet ska bifallas.

#### **Skiljaktig mening**

Två av nämndens ledamöter var skiljaktiga och anförde följande. Anmälaren har inte bevisat att förseningen i det här fallet varit av sådan längd att den berättigar till kompensation enligt EU-förordningen.