

OMBUD

Advokat Katarina Karlsson
Advokatfirman Allians
Västra Kyrkogatan 1
652 24 Karlstad

OMBUD

Advokat Jonas Thyberg
Ahlford Advokatbyrå
Box 1111
751 41 Uppsala

ANMÄLARE

Konsumentombudsmannen (KO)

MOTPART

Gotlandsbåten AB

Nämndens beslut

Nämndens beslut

1. Nämnden avslår Gotlandsbåten AB:s avvísingsyrkanden.
2. Nämnden rekommenderar Gotlandsbåten AB att ersätta de konsumenter som ingått avtal med bolaget om resa med fartyget MV Västervik mellan Västervik och Visby sommaren 2014 för den skada som de förorsakats på grund av att resorna ställts in.

Bakgrund

Gotlandsbåten AB (Gotlandsbåten) bildades i januari 2013 för att bedriva passagerartrafik mellan Västervik och Visby. Transporterna skulle utföras med fartyget MV Västervik, som hyrts in från ett grekiskt rederi. Innan fartyget kunde användas i svenska farvatten skulle det dock ställas i ordning vid utländska varv. I början av 2014 började Gotlandsbåten sälja biljetter för resor mellan Västervik och Visby samma sommar. Sedan i ordningställandet av fartyget försenats, ställdes vissa resor in under våren 2014. Den 2 juli 2014 meddelade bolaget att samtliga resor under 2014 års säsong ställts in. Ett stort antal biljetter hade då sålts.

Parternas krav och argumentation i sammanfattning

Konsumentombudsmannen (KO) begär, i en ansökan om grupptalan, att nämnden ska rekommendera Gotlandsbåten att ersätta samtliga konsumenter som köpt biljetter av bolaget för den skada som de drabbats av på grund av att Gotlandsbåten ställt in färjetrafiken under säsongen 2014.

KO anför sammanfattningsvis följande. Det föreligger förutsättningar att pröva tvisten som en grupptalan och det saknas skäl att avvisa ärendet på någon annan grund. Nämnden kan pröva ärendet även om EU-domstolen inte har uttalat sig om innebörden av de EU-rättsliga regler som är aktuella.

Gotlandsbåten har inte fullgjort sin skyldighet att erbjuda ombokning enligt artikel 18.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerarernas rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar (EU-förordning 1177/2010) och är skyldigt att ersätta den skada passagerarna drabbats av

genom den uteblivna ersättningstransporten. Gotlandsbåten är även skyldigt att ersätta passagerarna enligt sjölagens regler om försenad sjötransport. Dessutom har bolaget genom att ställa in färjetrafiken brutit transportavtalet med varje enskild resenär, vilket medför skadeståndsskyldighet på avtalsrättslig grund.

Twisten gäller skadeståndsskyldigheten som sådan gentemot resenärer som är att betrakta som konsumenter. Prövningen av varje enskild passagerares anspråk blir en senare fråga som inte omfattas av ärendet.

Gotlandsbåten begär att nämnden ska avvisa ärendet och motsätter sig kravet i sak.

Bolaget anför sammanfattningsvis följande. Det föreligger inte förutsättningar att pröva ärendet som en grupptalan. Varje enskilt anspråk måste prövas för sig, varvid respektive passagerares bevekelsegrunder för att ingå avtalet med Gotlandsbåten och den ekonomiska skada de eventuellt drabbats av inte kan klarläggas utan att de hörs muntligt. Detsamma gäller frågan om varje enskild resenär framfört klagomål enligt EU-förordningen i rätt tid och om preskription inträtt. Ärendet lämpar sig mot den bakgrunden inte för en prövning i nämnden.

Gotlandsbåten har inte brutit när det gäller skyldigheten att erbjuda ombokning enligt artikel 18.2 i EU-förordning 1177/2010. Det har inte funnits andra transporter på jämförbara villkor att boka om resenärerna till. Innebörden av regelverket är tvistigt och det är bara EU-domstolen som är behörig att tolka EU-rätten. Nämnden bör inte föregripa en sådan tolkning utan frågan bör först prövas av domstol, då det kan bli möjligt att begära ett förhandsbesked från EU-domstolen.

Gotlandsbåten är inte heller skadeståndsskyldigt enligt sjölagens bestämmelser om försenad sjötransport, eftersom dessa regler endast gäller försenade, inte inställda, transporter. Bolaget har inte heller gjort sig skyldigt till fel eller försummelse, vilket krävs enligt sjölagen. Under alla förhållanden har Gotlandsbåten friskrivit sig från ansvar vid försening på grund av omständigheter före avgång. Preskription har dessutom inträtt när det gäller de passagerare som inte har framfört klagomål inom två månader enligt artikel 24 i EU-förordning 1177/2010.

Motiveringen till nämndens beslut

Vad nämnden ska pröva

Twisten innefattar flera olika frågeställningar, nämligen om Gotlandsbåten är skadeståndsskyldigt på grund av

- * att bolaget inte uppfyllt sina skyldigheter enligt EU-förordning 1177/2010,
- * reglerna om transportörens ansvar vid försening enligt sjölagen (1994:1009), eller
- * enligt allmänna avtalsrättsliga principer.

Nämnden redovisar under skilda rubriker den rättsliga regleringen, parternas argumentation och sin bedömning i respektive fråga. Inledningsvis behandlar dock nämnden frågan om nämnden får och bör pröva ärendet.

Får och bör nämnden pröva ärendet?

Rättslig reglering

Enligt 9 § förordningen (2015:739) med instruktion för Allmänna reklamationsnämnden får myndigheten pröva tvister mellan en grupp konsumenter och en näringsidkare, om

1. det finns flera konsumenter som kan antas ha anspråk mot näringsidkaren på väsentligen likartade grunder,
2. tvisterna rör förhållanden som får prövas av myndigheten, och
3. en prövning av tvisterna är motiverad från allmän synpunkt.

Av 26 § framgår det vidare att nämnden får avvisa ett ärende om en prövning av ärendet med hänsyn till myndighetens arbetsformer eller av något annat skäl allvarligt skulle hindra myndigheten från att fungera effektivt. Så kan vara fallet om utredningen är mycket omfattande och komplicerad eller att det krävs ett sammanträde där parterna deltar för att reda ut tvisten.

KO

KO anför i huvudsak följande. Gotlandsbåten har ställt in resor som motsvarar omkring 40 000 sålda biljetter utan att erbjuda passagerarna ombokning till någon annan resa med jämförbara villkor enligt transportavtalet till slutdestinationen så snart som möjligt och utan extra kostnad. Gotlandsbåten har därmed inte uppfyllt sina skyldigheter enligt artikel 18 i EU-förordning 1177/2010. En stor del av passagerarna som köpt biljetter kan antas ha anspråk mot Gotlandsbåten på grund av de inställda resorna, exempelvis för att ordna annan transport, för icke utnyttjat boende, förlorad semester och för inkomstförlust. Anspråken vilar på väsentligen samma grund, nämligen de inställda transporterna, att bolaget inte erbjudit ombokning och den uteblivna ersättningstransporten. Nämnden är behörig att pröva tvisterna som sådana. Med beaktande av antalet sålda biljetter och prejudikatvärdet är det ur allmän synpunkt motiverat att pröva ärendet som en grupptalan.

Tvisten gäller skadeståndsskyldigheten som sådan. Prövningen av varje enskild passagerares krav är en senare fråga. Det kan då bli aktuellt att ta ställning till frågor som om passageraren är konsument, om påstådd skada bevisats och om det finns skäl för jämkning. Att dessa frågor kan komma att prövas i ett senare sammanhang hindrar inte att nämnden nu prövar skadeståndsskyldigheten i en grupptalan.

Det saknas skäl att ta upp muntlig bevisning för att pröva den tvist som är aktuell nu. Inte heller på annan grund finns det anledning att avvisa ärendet.

Gotlandsbåten

Bolaget anför i huvudsak följande. För att nämnden ska kunna pröva en grupptalan krävs att grunden för de anspråk som framförts inte skiljer sig alltför mycket åt och att gruppmedlemmarna kan åberopa gemensamma eller liknande omständigheter. Så är inte fallet här. Det rör sig i stället om en mycket stor grupp passagerare som avsett att resa till Gotland och omständigheterna skiljer sig åt i varje enskilt fall. Till det kommer att endast ett tjugotal resenärer har anmält Gotlandsbåten till Konsumentverket och framställt krav i nämnden. En generell rekommendation av nämnden om att passagerare kan ha rätt till ersättning utan beaktande av omständigheterna i de enskilda fallen framstår som meningslös ur ett processekonomiskt och prejudikatskapande perspektiv. Förutsättningarna för att pröva tvisten som grupptalan är alltså inte uppfyllda.

Nämnden måste vidare i varje enskilt fall pröva om resenären är konsument och om att han eller hon har framfört klagomål enligt artikel 24 i EU-förordning 1177/2010. Beslut att i ett enskilt fall avslå eller jämka ett krav kan dessutom komma att prövas av nämnden på nytt. Därtill kommer att det krävs muntlig bevisupptagning för att pröva varje enskilt anspråk. Sådan bevisupptagning kan inte ske inom ramen för nämndens skriftliga förfarande. Ärendet lämpar sig mot den bakgrunden under alla förhållanden inte för en prövning i nämnden.

Innebörden av artiklarna 18 och 24 i EU-förordningen har ännu inte prövats av EU-domstolen eller av nationell domstol. Det är bara EU-domstolen som är behörig att tolka innebörden av EU-rätten. Eftersom Allmänna reklamationsnämnden inte får föregripa en tolkning av bestämmelserna i förordningen måste frågan hänskjutas till EU-domstolen innan en prövning i nämnden är möjlig. Allmänna reklamationsnämnden kan inte inhämta förhandsbesked från EU-domstolen. Tvistefrågan bör mot den bakgrunden först prövas i allmän domstol innan den prövas av nämnden.

Nämndens bedömning

Tvisten gäller om Gotlandsbåten är skyldigt att ersätta den skada som kan ha förorsakats de konsumenter vars resor bolaget ställt in mellan Västervik och Visby sommaren 2014. Det är alltså skadeståndskyldigheten i sig som är föremål för tvisten, inte enskilda resenärers anspråk. KO:s talan kan jämföras med en så kallad fastställelsetalan i allmän domstol där en parts skadeståndsansvar prövas först, varefter skadeståndets storlek prövas i ett senare avgörande eller regleras utomprocessuellt.

Ett tjugotal resenärer har hos nämnden framfört krav på ersättning mot Gotlandsbåten och klagat på bolagets hantering av den uppkomna situationen hos Konsumentverket. Mot den bakgrunden och med tanke på den stora mängden sålda biljetter kan man med fog anta att det finns ett betydande antal resenärer som har krav på ersättning mot Gotlandsbåten på grund av de inställda resorna och utebliven ombokning.

Frågan är då om anspråken vilar på väsentligen likartade grunder. Från nämndens tidigare praxis kan nämnas nämndens beslut den 1 juli 2004 i ärende 2003-6529. KO begärde i det ärendet fastställelse av att en elleverantör, som träffat avtal med omkring 6 000 abonnenter men som sedan slutat att leverera el, var skyldig att ersätta den merkostnad som avtalsbrottet medfört för konsumenterna. Nämnden konstaterade att gemensamt för samtliga abonnenter var avtalet om elleverans, att avtalsparten hade upphört att leverera el och att anspråken därmed vilade på väsentligen likartad grund. Nämndens beslut den 9 maj 2011 i ärende 2010-6177 gällde en grupptalan med krav på ersättning av ett flygbolag för skada till följd av uteblivna lufttransporter mellan Irak och nordiska länder under en viss tidsperiod. Även i denna situation ansåg nämnden att väsentligen likartade grunder låg till grund för anspråken. Gemensamt för anspråken var de ingångna avtalen och avtalsbrotten. Ytterligare ett fall där nämnden ansett att förutsättningarna för grupptalan var uppfyllda är nämndens beslut den 14 mars 2011 i ärende 2010-4253. Tvisten gällde ett krav på att ett fjärrvärmeföretag skulle avstå från att ta ut en viss avgift av samtliga konsumenter som ingått avtal om leverans av fjärrvärme under viss tid.¹

KO har hänvisat till att Gotlandsbåten i strid mot avtal ställt in transporter mellan Västervik och Visby sommaren 2014 utan att erbjuda ombokning till ersättningstransport. Enligt nämndens mening vilar anspråken som omfattas av KO:s talan härigenom på väsentligen likartad grund, även om omständigheterna kring varje enskild resa och passagerare kan skilja sig åt. Gemensamt är alltså själva avtalsbrottet (de inställda transporter) och att det inte lämnats något erbjudande om ombokning. Detta räcker för att kravet på att anspråken ska vila på väsentligen likartad grund är uppfyllt.

Nämnden är behörig att pröva den typ av tvist som är aktuell i ärendet. Mot bakgrund av antagandet nämnden gjort om antalet passagerare som kan ha anspråk på bolaget, och då det framstår som lämpligt att pröva skadeståndsskyldigheten som sådan i ett sammanhang, är det ur allmän synpunkt motiverat att pröva tvisten som en grupptalan.

Samtliga förutsättningar för en grupptalan enligt nämndens instruktion är följaktligen uppfyllda.

Allmänna reklamationsnämnden är inte en domstol i EU-fördragets mening och har därmed ingen möjlighet att begära förhandsbesked av EU-domstolen. EU-domstolen har hittills inte behandlat innebörden av artiklarna 18.2 och 24 i den aktuella förordningen. Detta innebär dock inte att nämnden är förhindrad att pröva tvister där tolkningen av artiklarna aktualiseras. Det är snarare så att nämnden, som måste tillämpa den lagstiftning – nationell eller EU-rättslig – som är tillämplig på en viss tvist, inte kan avstå från att pröva en sådan tvist bara av det skälet att EU-domstolen ännu inte har sagt

¹ För en ingående redogörelse av praxis enligt 8 § lagen om grupprättegång, där det finns ett liknande krav på att anspråket ska grundas på väsentligen samma omständigheter, hänvisas till Per Henrik Lindblom, Grupptalan i Sverige, 2008, s. 333 f.

sitt i tolkningsfrågan. Gotlandsbåtens invändning i denna del saknar således enligt nämndens uppfattning fog.

Nämnden delar inte heller Gotlandsbåtens uppfattning att det krävs muntlig bevisupptagning för att pröva grupptalan. Den omständigheten att sådan bevisupptagning kan bli nödvändig vid en prövning av de individuella anspråken ändrar inte denna bedömning. Inte heller på annan grund finns det skäl att avvisa ärendet.

Gotlandsbåtens avvisningsyrkande ska därmed avslås.

Gotlandsbåtens invändning om preskription till följd av att resenärer inte klagat i tid enligt artikel 24 är en del av prövningen av själva sakfrågan. Nämnden återkommer till den frågan i det följande vid bedömningen om bolaget Brustit mot sina skyldigheter enligt EU-förordning 1177/2010.

Har passagerarna rätt till ersättning med stöd av EU-förordning 1177/2010?

Rättslig reglering

EU-förordning 1177/2010 är tillämplig på passagerare som reser med passagerartransport där ombordstigningshamnen är belägen inom en medlemsstats territorium. Förordningen innehåller regler om krav på icke-diskriminering mellan passagerare när det gäller transportvillkor, icke-diskriminering av och assistans till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, passagerares rättigheter vid inställda resor eller förseningar, information som ska lämnas till passagerarna, hantering av klagomål och om kontroll av efterlevnaden av förordningen.

I kapitel III finns det regler om skyldigheter för transportörer och terminaloperatörer vid störningar i resan, närmare bestämt om krav på information och assistans vid inställda eller försenade avgångar, ersättning för biljettpriset vid försenad ankomst och om ombokning och återbetalning vid inställda och försenade avgångar. Det finns däremot inga regler om färjerederiets eller terminaloperatörs skadeståndsansvar vid försenade eller inställda resor. I stället sägs det i artikel 21 att ingenting i förordningen hindrar passagerare från att begära skadestånd enligt nationell lagstiftning för förluster till följd av inställda eller försenade transporter.

Om en transportör på skäliga grunder kan anta att en passagerartransport kommer att ställas in eller att avgången försenas med mer än 90 minuter ska passagerarna, enligt artikel 18.1, omedelbart få välja mellan

- a) ombokning till en resa med jämförbara villkor enligt transportavtalet till slutdestinationen så snart som möjligt och utan extra kostnad,
- b) återbetalning motsvarande biljettpriset och, i tillämpliga delar, en kostnadsfri returresa till den första avresepunkten enligt transportavtalet, så snart som möjligt.

Ställs en passagerartransport in eller försenas avgången med mer än 90 minuter ska passagerarna ha rätt till sådan ombokning eller återbetalning av biljettpriset. Detta framgår av artikel 18.2.

Kapitel IV innehåller regler om information och om klagomål. Enligt artikel 24.1 ska transportörer och terminaloperatörer inrätta eller ha infört tillgängliga mekanismer för hantering av klagomål som gäller rättigheter och skyldigheter som omfattas av förordningen. Av artikel 24.2 följer att passagerare som vill lämna in ett klagomål till transportören eller terminaloperatören ska göra det inom två månader från den dag då tjänsten utfördes eller borde ha utförts. Inom en månad därefter ska passageraren få besked om hans klagomål har accepterats, avslagits eller fortfarande behandlas. Tiden för det slutliga svaret får inte överstiga två månader.

KO

KO anför i huvudsak följande. Gotlandsbåten har inte, trots det uttryckliga kravet i artikel 18.2, erbjudit passagerarna ombokning till någon annan transport. Bolaget har gjort gällande det inte funnits någon möjlighet att boka om passagerarna och menat att en ombokning enligt förordningen kräver att det finns tillgängliga biljetter till transport med samma avrese- och ankomstort, i samma klass och till samma pris. Det finns inget stöd för en sådan tolkning av artikeln. Det enda krav som ställs upp i förordningen är att passageraren inte ska behöva betala ett dyrare biljettpris vid en ombokning. Inget hindrar därmed att ombokning inte bara sker med ett annat rederi utan även till ett annat transportslag, exempelvis flyg. Varken fartygshastighet, biljettpris eller bokningsklass har någon relevans för Gotlandsbåtens skyldighet att i den uppkomna situationen boka om sina passagerare. Snarare har Gotlandsbåten varit skyldigt att anlita buss till exempelvis Nynäshamn eller Oskarshamn och färja därifrån till Visby. Gotlandsbåten har på sin hemsida i juni och juli 2014 publicerat information om alternativa transportörer, bl.a. Destination Gotland, Gotlandsflyg och flera andra flygbolag. Att det funnits alternativa sätt att resa har alltså varit uppenbart för bolaget.

Bestämmelsen i artikel 24.1 innebär inte att en passagerare som låter bli att framställa ett klagomål går miste om sin eventuella rätt till skadestånd. Dessutom framgår det av artikel 21 att EU-förordningen inte utgör något hinder mot att passagerare kräver ersättning enligt nationell rätt på grund av inställda och försenade transporter. Det är skillnad på ”klagomål” och ”skadestånd”.

Europeiska kommissionens avdelning för sjöpassagerares rättigheter har bekräftat att avgång från en annan hamn mycket väl kan utgöra en resa till jämförbara villkor. Man har även uttalat att platsen för ankomst för den ombokade resan bör ligga så nära transportavtalet som möjligt. För att åstadkomma detta är det möjligt att transportören måste boka om passageraren till en resa med ett annat transportslag. Nämnas kan även att EU-kommissionen i meddelandet En europeisk vision för passagerare, KOM(2011)898, har uttalat att ombokning är en av passagerarnas viktigaste rättigheter. Det slås vidare fast att ombokning kan erbjudas via en annan resväg till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt under likvärdiga transportvillkor av samma eller en annan transportör eller med ett annat kollektivt transportmedel.

Gotlandsbåten

Bolaget anför i huvudsak följande. Alla passagerare fick information om att deras respektive resa ställts in och Gotlandsbåten har löpande sett till att samtliga passagerare fått tillbaka hela priset för biljetten.

När det stod klart att fartyget inte skulle komma att levereras i tid till den första perioden i juni tog Gotlandsbåten kontakt med flera andra rederier, bland annat Destination Gotland och Stena Line, för att undersöka möjligheterna att hyra ersättningsfartyg till dess MV Västervik kunde tas i drift. Inget av rederierna hade möjlighet att hyra ut något fartyg. Gotlandsbåten undersökte också möjligheten att sätta in ersättningstrafik med inhyrt flyg. Det visades sig vara omöjligt på grund av att Visby flygplats inte kunde tilldela så kallade slot-tider för de flygningar som krävdes.

Enligt den första informationen från det grekiska rederiet rörde det sig om en försening om två veckor. Trots att Gotlandsbåten inte hade någon skyldighet att bekosta ombokning till Destination Gotland, beslutade bolaget att av goodwill boka om de resenärer vars resor ställts in under denna begränsade period. När Gotlandsbåten förstod att ingen trafik skulle kunna genomföras kunde bolaget inte kompensera resenärerna på detta sätt. Då det stod klart att MV Västervik inte skulle bli klart i rimlig tid och att det saknades transportalternativ valde Gotlandsbåten att ställa in all trafik sommaren 2014.

Gotlandsbåten har i samband med att samtliga turer ställts in undersökt möjligheten till ombokning på jämförbara villkor. Några sådana resor fanns inte. Det fanns ingen färjetrafik mellan Västervik och Visby. Transporterna skulle också ske i en bestämd klass och till ett bestämt pris. Det fanns färjetrafik mellan andra avresehamnar (Nynäshamn och Oskarshamn). Priserna för resor med Destination Gotland var väsentligt högre. Priset utgör en väsentlig del av transportavtalet.

EU-kommissionen har i ett meddelande om tillämpning av EU-förordning 261/2004 om flygpassagerares rättigheter, KOM (2011) 174, uttalat att bedömningen av vad som ska utgöra "likvärdiga transportvillkor" enligt artikel 8 i den förordningen måste definieras på basis av samma eller liknande klass och inte på biljettpriset, eftersom priset på en flygbiljett ändras hela tiden. Av detta framgår att priset skulle ha utgjort en del av denna bedömning, om inte flygpriset ändras hela tiden. Inom färjetrafiken ändras inte priset på samma sätt som för flygbiljetter, utan resor sker till fasta priser. Priset i ett konsumentavtal vid båttransport måste därmed anses vara ett väsentligt villkor. En resa med Destination Gotland kan därför inte anses vara till jämförbara villkor. Samtliga villkor, förutom ankomsthamn, skiljer sig åt mellan bolagen.

Det är KO som har bevisbördan för påståendet att det förelegat alternativ för Gotlandsbåten att omboka passagerarna till en annan resa med jämförbara villkor. KO har inte uppfyllt det kravet.

Enligt artikel 24 ska en resenär ge in ett klagomål till transportören senast inom två månader från den dag då tjänsten borde ha utförts. Endast ett mindre antal passagerare har klagat inom tvåmånadersfristen. Om nämnden skulle finna att bolaget är

skadeståndsskyldigt ska den skyldigheten under alla förhållanden begränsas till de passagerare som reklamerat i tid.

Nämndens bedömning

Inledande synpunkter

Av utredningen framgår att Gotlandsbåten i början av juli 2014 ställt in samtliga transporter mellan Västervik och Visby under resten av 2014 års säsong, dvs. sommaren 2014. Gotlandsbåten har då, enligt artikel 18.2 i EU-förordning 1177/2010, varit skyldigt att låta passagerarna på de inställda transporterna välja mellan att antingen bli ombokade eller att få tillbaka biljettpriset.

KO har hävdad att Gotlandsbåten inte uppfyllt sin skyldighet enligt förordningen, medan bolaget gjort gällande att detta inte varit möjligt, eftersom det inte funnits några sådana transportmöjligheter.

Annat har inte framkommit än att Gotlandsbåten har betalat tillbaka biljettpriset till samtliga resenärer som köpt biljett till de sedermera inställda resorna. Något erbjudande om att antingen bli ombokad eller att få tillbaka priset har dock inte lämnats. Enbart det förhållandet att Gotlandsbåten har betalat tillbaka biljettpriset fritar således inte bolaget från ansvaret enligt artikel 18.

Vad innebär skyldigheten att boka om passagerarna?

Frågan är då dels vad skyldigheten att erbjuda ombokning närmare har inneburit för Gotlandsbåten, dels vem av parterna som har bevisbördan för sina respektive påståenden om att skyldigheten inte har uppfyllts respektive inte varit möjlig att uppfylla.

Nämnden konstaterar att det inte finns någon definition eller annan reglering av innebörden av uttrycket ”*jämförbara villkor enligt transportavtalet till slutdestinationen så snart som möjligt*” i förordningen. De olika språkversionerna ger inte någon närmare ledning (vergleichbaren Bedingungen på tyska, comparable conditions på engelska och des conditions comparables på franska).

I ingressen till EU-förordning 1177/2010 sägs i detta avseende att de olägenheter som passagerarna upplever till följd av inställda resor eller kraftigt försenade resor bör minimeras. Passagerarna bör därför, anför det vidare, tas om hand på ett adekvat sätt och ges möjlighet att annullera resan och få ersättning för biljetten eller göra en ombokning på tillfredsställande villkor (punkt 13). I andra språkversioner används för uttrycket ”tillfredsställande villkor” satisfactory conditions (engelska), annehmbaren Bedingungen (tyska) och des conditions satisfaisantes (franska). Förordningens ingress ger enligt nämndens mening inte någon ledning när det gäller den närmare innebörden av skyldigheten att erbjuda ombokning. Detsamma gäller de förslag, yttranden och utskottsbetänkanden som tagits fram under lagstiftningsarbetet med förordningen.

Som båda parterna varit inne på har EU-domstolen hittills inte uttalat sig om innebörden av uttrycket. Såvitt nämnden känner till har frågan inte heller prövats i refererad domstolspraxis eller kommenterats närmare i litteraturen på området.

Lagstiftaren har genomgående och i olika språkversioner använt uttrycket ”jämförbara villkor”. Ordet *jämförbar* (i olika böjningar) har i det svenska språket innebörden likvärdig, ekvivalent och kommensurabel. Ordet har alltså inte betydelsen *likadan*. Rent språkligt är det mot den bakgrunden svårt att komma till annan slutsats än att ombokningsskyldigheten enligt artikel 18 tar sikte inte bara på transporter som vid en jämförelse med det ursprungliga avtalet vad gäller avgångsort, destination, standard, pris, fartygshastighet och den typen av förhållanden utförs på likadana villkor, utan även transporter som skiljer sig åt i dessa avseenden, helt eller delvis, men där det nya avtalet ändå kan bedömas vara likvärdigt eller jämförbart med det ursprungliga avtalet.

EU-förordningens syfte, att stärka konsumentskyddet vid inställda sjötransporter (se punkt 1 i ingressen), talar med styrka i samma riktning. Rätten till ombokning är i det sammanhanget av stor vikt. Om denna rätt endast avsett transporter på likadana eller i vart fall i det närmaste likadana villkor hade rätten till ombokning många gånger, särskilt då det funnits få alternativa resvägar, varit illusorisk och i praktiken saknat värde för resenären.

Det meddelande från EU-kommissionen och e-postmeddelandet från generaldirektoratet som KO hänvisat till utgör inte någon rättskälla för tolkningen av EU-förordning 1177/2010. De ger dock en fingervisning om uppfattningen hos en av aktörerna i lagstiftningsförfarandet om innebörden av förordningen, som ligger väl i linje med den ståndpunkt som KO förespråkade.

Sammantaget gör nämnden den bedömningen att Gotlandsbåtens skyldighet att erbjuda ombokning innefattat dels resor på samma villkor som det ursprungliga avtalet, dels också transporter som skett på andra villkor än det ursprungliga avtalet i fråga om förhållanden såsom hastighet, biljettpris, avgångsort och transportmedel, så länge resorna på det stora hela varit jämförbara med det ursprungliga avtalet. Att i detta sammanhang i detalj specificera hur dessa ersättningstransporter ska vara beskaffade i förhållande till det ursprungliga avtalet för att anses jämförbara är enligt nämndens mening inte möjligt. Det är oundvikligt att den frågan kan komma att aktualiseras vid behandlingen av enskilda krav på ersättning. Så mycket står dock klart att resor med annat transportmedel, andra priser, och annan hastighet många gånger måste anses jämförbara och att det inte går att ställa upp ett krav på att villkoren i något avseende ska vara likadana.

Skyldigheten att erbjuda ombokning har ålegat Gotlandsbåten i egenskap av transportör. Det bör då ankomma på Gotlandsbåten att bevisa att det inte funnits andra transportmöjligheter som varit jämförbara, exempelvis med andra rederier. Nämnden anser inte att Gotlandsbåten på det här underlaget och mot de uppgifter KO lämnat har fullgjort sin bevisbörda. Slutsatsen av det anförda blir då att Gotlandsbåten inte har

fullgjort sin skyldighet enligt artikel 18 att erbjuda antingen ombokning eller återbetalning av priset för biljetterna.

Vilken följd får ett uteblivet erbjudande om ombokning?

EU-förordning 1177/2010 saknar regler om skadeståndsskyldighet då en transportör inte följer förordningens bestämmelser. EU-domstolen har vid tillämpningen av EU-förordning 261/2004 om flygbolags skyldighet att lämna assistans och utge kompensation vid inställda och försenade flygningar funnit att ett flygbolag som inte erbjuder föreskriven assistans, exempelvis ombokning, i stället är skyldigt att ersätta motsvarande skäliga och nödvändiga utlägg². Ett motsvarande synsätt kan enligt nämndens mening anläggas i den här situationen. Det innebär med andra ord att en transportör som inte fullgör sin skyldighet enligt EU-förordning 1177/2010 att boka om resenären är skyldig att ersätta resenären för de direkta merkostnader han eller hon haft för att ordna transport på annat sätt. Enligt nämndens mening skulle det dock föra alltför långt att på denna grund ålägga transportören ett ansvar även för andra skador än sådana skador som är direkt hänförliga till den icke utförda ombokningen, såsom inkomstförlust och kostnader för icke utnyttjat boende. Icke-uppfyllelse av förordningen kan således inte läggas till grund för en skyldighet att ersätta den typen av kostnader.

Vad innebär artikel 24.2?

Frågan om preskription inträtt, dvs. om resenärer som inte framfört klagomål i rätt tid ingår i prövningen av de enskilda anspråken, saknar betydelse vid prövningen av grupptalan.

Nämnden vill dock redan i detta sammanhang framhålla följande. Artikel 24.2 i EU-förordning 1177/2010 innehåller ett krav på att en resenär ska framställa klagomål till rederiet eller terminaloperatören inom två månader från den dag då tjänsten utfördes eller skulle ha utförts. Varken denna eller någon annan bestämmelse i förordningen anger vad konsekvensen blir av ett uteblivet klagomål eller av att ett klagomål framställs efter utgången av tvåmånadersfristen. Med andra ord finns det inte någon regel som innebär att resenären går miste om sin rätt i något avseende i sådana fall. Snarare framgår det klart att förordningen inte påverkar resenärens rätt att begära skadestånd enligt nationell rätt. I samma riktning talar det förhållandet att lagstiftaren i alla språkversioner använt ordet klagomål i stället för skadestånd.

Artikel 24.2 måste dessutom ses i sitt sammanhang. Bestämmelsen ingår som en andra punkt i artikel 24, där det i den första punkten stadgas att terminaloperatörer och rederier ska inrätta system för klagomålshantering i fråga om rättigheter och skyldigheter som omfattas av förordningen, exempelvis när det gäller att ordna fartyg och terminaler så att de är tillgängliga för funktionshindrade. Som nämnden redogjort för tidigare ingår däremot inte skadestånd bland dessa rättigheter.

² Se EU-domstolens dom den 13 oktober 2011 i mål C-83/10.

Mot den bakgrunden bör bestämmelserna i artikel 24.2 uppfattas som en ordningsföreskrift för att underlätta hanteringen av klagomål när det gäller rederiernas och terminaloperatörernas sätt att uppfylla sina skyldigheter enligt förordningen och att en utebliven eller ett försenat klagomål inte påverkar skadeståndsskyldigheten i sig.

Har passagerarna rätt till ersättning med stöd av sjölagen?

Rättslig reglering

Sjölagen (1994:1009) innehåller i 15 kap. regler om bland annat transport av passagerare och resgods och om transportörens ansvar vid försening och annan skada. Genom en lagändring, som trädde i kraft den 2 september 2015, skärptes ansvaret för transportörer vid sjöolyckor (prop. 2014/15:95). Ändringarna innebär också att paragrafnumreringen i 15 kap. ändrats, även om paragraferna inte ändrats i sak. Eftersom avtalen som omfattas av tvisten ingåtts före den 2 september 2015 ska sjölagen i dess tidigare lydelse tillämpas i ärendet.

Av 15 kap. 17 § (numera 15 kap. 19 §) följer att transportören, i detta fall Gotlandsbåten, är ansvarig för skada som drabbar en passagerare på grund av att han eller hon försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. För att gå fri från ansvarighet måste transportören visa att skadan inte har orsakats genom fel eller försummelse av transportören eller någon som denne svarar för. Detta följer av 15 kap. 20 § (numera 15 kap. 22 §). Ansvaret är alltså utformat som ett så kallat presumtionsansvar.

Enligt 15 kap. 29 § andra stycket (numera 15 kap. 35 § andra stycket) är avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt bl.a. 15 kap. 17 § ogiltiga. Trots det får transportören förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare för tiden innan passageraren går ombord och efter det att han eller hon har gått i land. Detta framgår av 15 kap. 30 § (numera 15 kap. 36 §).

Passagerarens rätt till ersättning omfattar ekonomisk skada. Det kan handla om en rad olika typer av skador, exempelvis inkomstförlust, kostnader för boende eller andra arrangemang som har betalats i förväg men som inte kunnat utnyttjas och i vissa fall också förlorad semester och rekreation. Den yttre gränsen för ansvaret bestäms, på samma sätt som i svensk rätt i övrigt, av att förlusten måste ligga inom den s.k. adekvansens ram. Med andra ord ersätts inte skador som framstår som alltför slumpartade och som transportören inte haft anledning att räkna med. Allmänna regler om jämkning och medvållande och att passageraren i görligaste mån ska begränsa sin skada är också tillämpliga. Lagen innehåller vissa beloppsbegränsningar när det gäller skadeståndsansvaret.

KO

KO anför i huvudsak följande. Transportören är enligt sjölagen ansvarig för skada på grund av att passagerare försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan, utan också vid inställda resor. En passagerare som har bokat biljett med Gotlandsbåten och sedan tvingats att resa med ett annat rederi vid ett annat tillfälle är lika försenad vid ankomsthavnen som om han eller hon i stället kommit fram för sent med Gotlandsbåtens fartyg. Förseningsansvaret enligt sjölagen är alltså kopplat till passageraren, inte till fartyget. För att gå fri från ansvar måste transportören bevisa att skadan inte har orsakats av fel eller försummelse av transportören eller någon som denne svarar för. Gotlandsbåtens uppgifter och påståenden om väder, fackliga stridsåtgärder m.m. innebär inte att bolaget har bevisat att förseningen orsakats av någon annat än fel eller försummelse från rederiets sida, eller från någon annan som bolaget svarar för.

Villkor som inskränker passagerarnas rättigheter vid försenade transporter är ogiltiga. Möjligheten till friskrivning omfattar endast personskada som drabbar passagerare till följd av en händelse under resan. Bestämmelserna i 15 kap. sjölagen har samma lydelse i Sverige, Danmark, Norge och Finland. Av lagförarbetena framgår det att de nordiska länderna enats om att precisera de tvingande ansvarsperioderna i anslutning till förbud mot förhandsavtal som befriar bortfraktaren från konventionsenligt ansvar, inskränker detta eller lättar hans bevisbörda. I förarbetena sägs uttryckligen att förbudet – som också gäller dröjsmålsansvaret – innebär att sådana avtal är utan verkan. Bestämmelserna har sin grund i det s.k. Tokyoutkastet, ett utkast till internationell konvention som omarbetades till den s.k. Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Sedan Atenkonventionen kompletterats med 2002 års Atenprotokoll och EU tillträtt konventionen har EU skapat den s.k. Atenförordningen. Bestämmelserna i 15 kap. sjölagen måste mot den bakgrunden läsas tillsammans med Atenförordningen och Atenkonventionen. Enligt artikel 3.2 och 3.4 i Atenkonventionen är transportören endast ansvarig för personskada för det fall skadan härrör från händelser som inträffat under befordran. Eftersom ansvaret endast består under befordran finns möjligheten för transportören att friskriva sig från ansvar för skador som uppstår innan och efter befordran. Denna reglering stämmer väl överens med syftet med bestämmelserna i sjölagen. Med andra ord är det inte möjligt att friskriva sig från ansvar för ersättning för skada till följd av försening.

Under alla förhållanden kan villkorspunkt 4.4 i Gotlandsbåtens standardvillkor inte tolkas som en sådan friskrivning. Av 10 § avtalsvillkorlagen följer att om innebörden av ett avtalsvillkor i ett standardvillkor är oklar, ska villkoret i en konsumenttvist tolkas till konsumentens fördel.

Gotlandsbåten

Bolaget anför i huvudsak följande. Sjölagen reglerar endast transportörens ansvar för passagerares skada på grund av försening och inte vid inställda transporter. Skulle nämnden finna att bestämmelserna kan tillämpas också på inställda resor gäller ansvaret

endast de passagerare som rent faktiskt har valt att ta sig till Gotland på annat sätt, inte dem som har avbrutit eller aldrig påbörjat resan.

Gotlandsbåten har i avtalet mellan bolaget och passagerarna friskrivit sig från ansvar för skada på grund av försening i och med det villkor som tagits in i resevillkoren. Där anges det att bolaget kommer att boka om passagerarna till en annan tur med Gotlandsbåten eller betala tillbaka biljettpriiset om en resa ställs in. Härigenom har Gotlandsbåten uttryckligen angett vilka rättigheter drabbade resenärer har haft vid inställd resa, dvs. inte rätt till skadestånd, och även friskrivit sig från ansvar för försening hänförlig till omständigheter före och efter resan. Det framgår av lagförarbeten och litteraturen på området att regleringen av förseningsskada även täcker försening genom att fartyget kommer för sent till ombordstigningshamnen eller uteblir, men att ansvaret bara blir tvingande för försening med inledd befordran, dvs. som orsakas av händelser under resan.

Sedan Gotlandsbåten hyrt in fartyget transporterades det till ett grekiskt varv, där arbete med att iordningsställa fartyget genast påbörjades. Arbetena försenades dock på grund av en skada på fartyget som uppstod vid en storm och på grund av strejk och arbetsnedläggelse med anledning av dels ett allmänt val i Grekland, dels myndighets beslut och fackliga åtgärder, på grund av stöld av material och på grund av problem hänförliga till det internationella säkerhetsklassningsorganet RINA. Arbetena som skulle ha avslutats i maj 2014 pågick därför fortfarande i juni och juli 2014. Under den tiden stoppades arbetena flera gånger på grund av att temperaturen översteg 32 grader. Inget av detta hade Gotlandsbåten att räkna med. Samtliga omständigheter har legat utom såväl Gotlandsbåtens som den anlitade redarens kontroll. Gotlandsbåten har haft kontinuerliga och täta kontakter med rederiet, de företag som utförde arbetena, grekisk myndighet och övriga parter som varit inblandade i projektet. Företrädare för Gotlandsbåten har vidare löpande besökt Grekland för att själva bilda sig en uppfattning. Dessa fick uppgifter om att fartyget skulle komma att färdigställas i tid. Det fanns ingen anledning att ifrågasätta dessa uppgifter. Gotlandsbåten har således sammanfattningsvis vidtagit samtliga åtgärder för att påskynda arbetet med fartyget och inte gjort sig skyldigt till fel eller försummelse i sjölagens mening.

Nämndens bedömning

Omfattas inställda sjötransporter av begreppet försening?

Som redovisats har transportören ett så kallat presumtionsansvar vid försening av passagerare (jfr prop. 1973:137 s. 100 f.). Detta innebär att transportören som utgångspunkt är skyldig att ersätta passageraren för skada som uppstår på grund av försening, såvida inte transportören kan bevisa att förseningen inte beror på fel eller försummelse på dennes sida. Det är dock passageraren som har bevisbördan för att en skada har uppstått, hur den har uppstått och att det finns ett samband mellan skadan och transportörens agerande eller brist på agerande.

I lagtexten talas det om att passageraren har rätt till ersättning på grund av ”försening”. Begreppet försening definieras inte i lagtexten och kan språkligt sett uppfattas så att det

endast tar sikte på den situationen att passageraren kommer fram senare än enligt avtal eller i förhållande till en rimlig transporttid, exempelvis på grund av att fartyget drabbas av hårt väder, kolliderar eller råkar ut för maskinskada. Så uppfattas och tillämpas också begreppet enligt flera internationella konventioner på det transporträttsliga området, såsom Warszawa- och Montrealkonventionerna, och i vissa utländska rättsordningar³. Enligt svensk och nordisk rätt har dock begreppet försening i transporträttsliga sammanhang sedan lång tid tillbaka tillämpats på samma sätt som inom köprätten. Begreppet försening omfattar således också den situationen att en transport ställs in, dvs. så kallad icke-uppfyllelse.⁴

Det spelar därvid enligt nämndens mening inte någon roll för tolkningen av förseningsbegreppet, vilket Gotlandsbåten gjort gällande, om passageraren avbryter resan sedan transporten ställts in eller om passageraren därefter fullföljer resan med en annan transportör och kommer fram senare än planerat. I båda situationerna föreligger det en försening i sjölagens mening.

Slutsatsen av det sagda är att sjölagens bestämmelser om ansvar vid försening i 15 kap. 17 § är tillämpliga även vid inställda transporter, vilket det varit fråga om här.

Har Gotlandsbåten friskrivit sig från ansvar för skada till följd av dröjsmål med befriande verkan?

Parterna är ense om att Gotlandsbåten har tagit in ett villkor i resevillkoren av följande lydelse: ”Om avgång mot förmodan ställs in kommer vi givetvis att boka om till annan tur med Gotlandsbåten eller betala tillbaka biljetten”. Parterna är även ense om att villkoret har blivit del av respektive avtal.

Gotlandsbåten gör gällande att bolaget i och med detta villkor har friskrivit sig från skadeståndsansvar till följd av försening hänförlig till tidpunkten före avgången. KO hävdar å sin sida att så inte är fallet och att det lagligen inte ens varit möjligt.

Som redovisats inledningsvis är avtalsvillkor som inskränker passagerarnas rättigheter vid försening ogiltiga. Av 15 kap. 30 § följer dock att transportören trots förbudet får friskriva sig från ansvar för tiden innan passageraren går ombord eller gått i land. Nämnden har för sin del svårt att se att lagtextens ordalydelse kan uppfattas på annat sätt än att det varit möjligt att friskriva sig från skadeståndsansvar inte bara till följd av personskada utan även vid skada på grund av försening. Det framgår inte av lagförarbetena med tillräcklig klarhet att lagstiftaren haft någon annan avsikt än den som kan utläsas av lagtexten. Nämndens uppfattning är alltså att det i och för sig varit möjligt för Gotlandsbåten att göra en friskrivning.

³ Jfr ARN:s beslut i ärende 2008-8537.

⁴ Se Kurt Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran, 1987, s. 83 f., Kurt Grönfors, Tidsfaktorn vid transportavtal, 1974, s. 48 f., Svante O. Johansson, An outline of transport law, 2 uppl. 2014, s. 172 f., Lena Sisula-Tulokas, Dröjsmålsskador vid passagerartransport, 1985, s. 145 f. samt ARN:s beslut i ärende 1994-5047.

Friskrivningar från lagstadgat ansvar bör uppfylla höga krav på klarhet och tydlighet för att vara giltiga.⁵ I det åberopade villkoret anges endast att Gotlandsbåten kommer att boka om resenären eller betala tillbaka biljettpriset om en resa ställs in, dvs. i grund och botten detsamma som bolaget är skyldigt att göra enligt EU-förordning 1177/2010. Det sägs inget om att bolaget friskrivit sig från ansvar till följd av försening som uppstått på grund av händelser före eller efter avgången, såsom den typ av förhållanden rörande varv, myndigheter, fackliga åtgärder och vädret som bolaget hänvisat till. Villkorets ordalydelse talar följaktligen inte för den uppfattning som Gotlandsbåten hävdar. Det kan inte komma ifråga att tolka in en sådan friskrivning genom en extensiv läsning av villkoret.

Nämnden anser sammanfattningsvis att Gotlandsbåten inte med befriande verkan har friskrivit sig från något dröjsmålsansvar enligt sjölagen.

Är Gotlandsbåten skyldigt att ersätta passagerarna på grund av fel eller försummelse med stöd av sjölagen?

Begreppet fel och försummelse preciseras inte närmare i sjölagen eller dess förarbeten och har ingen annan betydelse än vad som annars gäller i svensk rätt, exempelvis enligt skadeståndslagen. Med fel eller försummelse avses således ett handlande eller underlåtenhet i strid mot någon form av handlingsnorm som framgår av lag eller annan författning, sedvana inom en bransch eller liknande. Ytterst blir det fråga om att göra en bedömning utifrån faktorer som risk för skada, skadans sannolikhet och möjligheterna att undvika denna och den ansvariges möjligheter att inse risken för skada.⁶

Av rättspraxis och litteraturen på området framgår att bedömningen huruvida fel eller försummelse kan läggas en transportör till last tar sikte på dels orsaken till dröjsmålet (inbegripet utebliven uppfyllelse), dels vad transportören gör eller försökt göra för att undvika skadan. Ett motsvarande synsätt kommer till uttryck även på andra transporträttsliga områden. I litteraturen har saken uttryckts så att transportören i grund och botten ansvarar för förhållanden som ligger inom dennes ansvarssfär, medan vädrets makter, myndighetsingripanden, strejker och andra liknande yttre omständigheter är grunder som ursäktar transportören.⁷

Nämnden kan konstatera att Gotlandsbåten sålt biljetter till tusentals resenärer utan att ha försäkrat sig om att man haft tillgång till ett fartyg som varit i sådant skick att det utan stora insatser kunnat användas för den planerade trafiken. Bolaget har således utsatt sig och resenärerna för risken att transporten inte skulle kunna fullgöras, en risk som man såvitt framkommit inte har informerat resenärerna om vid köpet av biljetterna. Risken har därefter förverkligats. Frågan om Gotlandsbåtens ansvar för fel eller försummelse bör ses mot den bakgrunden.

⁵ Se Ulf Bernitz, Standardavtalsrätt, 8 uppl. 2013, s. 101 f. och där redovisad rättspraxis.

⁶ Se Jan Hellner och Markus Radetzki, Skadeståndsrätt, 8 uppl. 2010, s. 128 f.

⁷ Se Lena Sisula-Tolukas, Dröjsmålsskador vid passagerartransport, 1985, s. 188 f. med hänvisningar.

KO har inte uttryckligen ifrågasatt de uppgifter Gotlandsbåten lämnat om skälen för att bolaget inte kunnat utföra de avtalade transporter, men likväl gjort gällande att bolaget inte har motbevisat presumtionen. Nämnden utgår från att det inträffade i stora drag berott på en kombination av att det uppstått stormskada på fartyget, strejker eller arbetsnedläggelser, stölder, hög temperatur och problem hänförliga till säkerhetsklassningen av fartyget.

Gotlandsbåten har dock inte närmare redogjort för eller gett in någon utredning om de olika förhållanden som enligt bolaget orsakat att fartyget inte blivit färdigt i tid. Det framgår således inte av utredningen när och på vilket sätt stormskadan uppstått på fartyget och vad man gjort för att förhindra eller reparera skadan. Det har inte heller lämnats några närmare uppgifter om de strejker som förekommit, vad som förorsakat dem eller vad som orsakat problemen med säkerhetsklassningen.

Nämnden anser mot den bakgrunden och med beaktande av vad nämnden anfört om att Gotlandsbåten självt försatt sig i situationen, att bolaget inte kan anses ha motbevisat presumtionen om fel eller försummelse vid skada till följd av försening som följer av 15 kap. 17 § och 20 § sjölagen.

Det anförda innebär således att KO:s talan ska bifallas i denna del.

Föreligger något skadeståndsansvar på kontraktsrättslig grund?

Vid den bedömning nämnden gjort i fråga om ansvaret enligt sjölagen och EU-förordning 1177/2010 saknas det anledning att pröva frågan om passagerarna även har rätt till ersättning på kontraktsrättslig grund. Nämnden prövas alltså inte den frågan.

Sammanfattning

Förutsättningarna för en grupptalan är uppfyllda. Det saknas skäl att avvisa ärendet på någon annan grund.

Gotlandsbåten har inte uppfyllt sina skyldigheter att erbjuda ombokning enligt artikel 18.2 i EU-förordning 1177/2010. Bolaget är därmed skyldigt att ersätta de direkta merkostnader som uppstått för resenärer som är att betrakta som konsumenter för att ordna annan transport. Ansvaret omfattar däremot inte andra skador till följd av förseningen.

Sjölagens regler om skadeståndsansvar vid försening omfattar även inställa transporter. Gotlandsbåten har inte friskrivit sig från detta ansvar med befriande verkan och har inte heller motbevisat presumtionen att bolaget gjort sig skyldigt till fel eller försummelse och därmed orsakat att transporter inte kunnat utföras. Gotlandsbåten är således skyldigt att ersätta skada som uppstått på grund av förseningen. Ersättningskyldigheten omfattar såväl direkt som indirekt skada.

Beslutet har fattats av Britta Ahnmé Kågerman (nämndens ordförande), Thomas Kaevergaard (hovrättsråd), Anders Norin (f.d. rådman), referent, samt ledamöterna Britten Lagerkvist Tranströmer (Sveriges Konsumenter), Anna Lennhammer (Resebyråföreningen), *skiljaktig*, Märta-Lena Schwaiger (Sveriges Konsumenter) och Jan Widlund (Researrangörsföreningen i Sverige), *skiljaktig*.

Föredragande jurist: Kia Ahlstedt.

Anna Lennhammer och Jan Widlund är *skiljaktiga* och anför: Enligt ARN:s instruktion har konsumenter (flera) som *kan antas ha anspråk* mot näringsidkaren på väsentligen likartade grunder rätt att få sin tvist prövad i grupptalan. Enligt vår uppfattning måste dock först frågan om konsumenten kan antas ha ett anspråk avgöras innan frågan huruvida det antagna kravet vilar på väsentligen likartade grunder bestäms.

Avsikten med grupptalan torde normalt vara att uppnå vissa processekonomiska fördelar. Om konsumenterna på grund av preskription eller annan (ostridig) omständighet (enligt svensk rätt) överhuvudtaget saknar anspråk föreligger inte förutsättningar för grupptalan.

Vi delar inte majoritetens påstående att omständigheten huruvida preskription inträtt saknar betydelse vid prövningen av grupptalan. Om det är ostridigt att kravet är preskriberat kan inte det påstådda kravet prövas i grupptalan eller i någon annan rättslig ordning.

Enligt EU-förordningen 1177/2010 artikel 24.2 ska konsumenterna/resenärerna ge in sina klagomål senast inom två månader från den dag då tjänsten borde ha utförts. Den huvudsakliga frågan härvidlag blir då om de som (ostridigt) inte klagat enligt nämnda förordning ändå enligt svensk rätt kan antas ha ett anspråk.

Det 20-tal resenärer som har klagat i enlighet med EU-förordningen artikel 24.2 kan möjligen antas ha ett anspråk. Såvitt kan bedömas vilar i så fall det kravet på väsentligen likartade grunder, nämligen transportavtalet.

Visserligen innehåller EU-förordningen inte några regler om konsekvensen av att inte klaga i enlighet med förordningen. Konsumenternas anspråk skulle därför kunna finnas kvar enligt svensk rätt även om konsumenterna inte har klagat enligt förordningen. Vi har ingen invändning mot detta synsätt eller att bestämmelsen i artikel 24.2 endast skulle vara en ordningsföreskrift. Under alla förhållanden tycker vi dock att argumentationen för att kunna bortse från bestämmelsen i artikel 24.2 måste förstärkas. Vi har svårt att föreställa oss att EU-domstolen skulle anse att ett enskilt EU-land kan bortse från artikel 24.2 i EU-förordningen såsom varande endast en ordningsföreskrift.

Vi delar inte majoritetens uppfattning att det finns anledning till att man enligt sjölagen ska jämställa försenade transporter med inställda, jfr ARN 2008-8537.

Sammantaget betyder ovanstående att grupptalan endast kan medges om det kan antas att resenärerna har ett giltigt anspråk på Gotlandsbåten. Eftersom var och en av resenärerna måste åberopa individuella omständigheter för sina anspråk anser vi inte att kriterierna för en grupptalan är uppfyllda eller att resenärerna kan framställa något skadeståndsanspråk för inställda transporter enligt sjölagen.

Upplysning till parterna



Beslutet kan inte överklagas. Däremot kan beslutet under vissa förutsättningar omprövas, se bifogad information.