

Kompensation enligt artikel 7 i EU-förordningen nr 261/2004 på grund av försenad flygning. En passagerare har rest från ett EU-land till ett icke EU-land, med mellanlandning utanför EU. Förseningen uppstod på den andra sträckan. Samma lufttrafikföretag utförde båda transportererna, som därför har ansetts utgöra en flygning. Förutsättningarna enligt artikel 3 är uppfyllda och förordningen är tillämplig. (Svea hovrätts dom den 7 mars 2017 i mål FT 7211-16)

Beslut 2018-01-17; 2017-05137

MJ begärde kompensation enligt EU-förordning 261/2004 med 600 euro. Flyget från Stockholm till Bahrain via Istanbul blev försenat med mer än tre timmar. Hon har därför rätt till kompensation.

Flygbolaget motsatte sig kravet. Flyget från Istanbul till Bahrain blev omdirigerat till Doha på grund av svåra väderförhållanden (dimma) i Bahrain. Flyget anlände därför till Bahrain fem timmar försenat. Förseningen berodde på extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

Allmänna reklamationsnämnden, i utökad sammansättning, gjorde följande bedömning.

Är EU-förordning 261/2004 tillämplig?

En första fråga i ärendet är om EU-förordning 261/2004¹ är tillämplig i ärendet. Enligt artikel 3 ska förordningen tillämpas på, såvitt nu är i fråga, passagerare som reser från en flygplats i en medlemsstat. Detta ska gälla under förutsättning att passageraren har en bekräftad platsreservation *på den berörda flygningen*.

Den resa som tvisten gäller innehöll en flygtransport som bestod av två led, först från Arlanda till Istanbul och därefter från Istanbul till Bahrain.

I ärendet är klarlagt att *MJ* rest med flygbolaget från Arlanda flygplats i Sverige. Hon har alltså rest från en flygplats i en EU-stat. Den försening som uppkom på resan till Bahrain berodde emellertid inte på någon omständighet som inträffade under flygtransporten från Arlanda till Istanbul utan på förhållanden som var hänförliga till den del av färden som avsåg sträckan från Istanbul till Bahrain. Avgörande för om EU-förordningen är tillämplig på förseningen är därför om flygtransporten från Arlanda till Bahrain ska uppfattas som en enda flygning eller om transporten från Arlanda till Istanbul utgör en flygning och transporten från Istanbul till Bahrain en annan flygning.

Begreppet flygning används på flera håll i EU-förordningen. Någon definition av begreppet finns dock inte i förordningen. Detta har tydligen uppfattats som en brist, eftersom EU-kommissionen i ett pågående arbete med att revidera förordningen har föreslagit att en sådan

¹ 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.

definition ska införas. Enligt kommissionens förslag till ändringar i förordningen ska med flygning förstås en ”lufttransport mellan två flygplatser, varvid uppehåll under resan som görs av enbart tekniska eller operativa skäl inte ska beaktas”.²

Svea hovrätt har ansett att EU-förordningen är tillämplig när en resenär rest från en flygplats inom en EU-stat till en flygplats utanför EU med mellanlandning utanför EU, trots att den försening som drabbat resenären uppstått på den delsträcka som gick mellan de båda flygplatserna utanför EU.³

EU-domstolen har slagit fast att eftersom det i förordningen inte finns någon definition av begreppet flygning ska det begreppet tolkas mot bakgrund av samtliga bestämmelser i förordningen och det eftersträvade syftet med förordningen.⁴ Av punkt 4 i preambeln till EU-förordningen framgår att syftet med förordningen är att stärka passagerarnas rättigheter och att se till att lufttrafikföretagen ska kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad. I domen uttalar domstolen vidare att med begreppet flygning i EU-förordningens mening ska förstås huvudsakligen en lufttransport som kan anses som en ”enhet” och som utförs av ett lufttrafikföretag som bestämmer sin färdväg.

EU-domstolen har behandlat frågan om hur det avstånd ska mätas som avgör vilken storlek den kompensation som passagerare kan bli berättigade till ska ha. I domen konstateras att avståndet vid flygtransporter med mellanlandningar ska mätas från avreseorten till den slutliga destinationen och inte längs den väg via mellanlandningsorten som flygtransporten gått. Som skäl anför domstolen att det finns en likabehandlingsprincip som innebär att passagerare som reser från avreseorten till slutdestinationen ska behandlas lika, oavsett vilken resväg de haft.⁵

Av EU-domstolens praxis framgår att en försening ska bedömas i förhållande till tidtabellsenlig ankomsttid till den slutliga destinationsflygplatsen.⁶

Nämnden konstaterar att passagerare som flyger mellan Sverige och en flygplats utanför EU skulle kunna komma att behandlas olika vid förseningar beroende på om mellanlandning sker utanför EU eller inte, om man skulle anse att varje delsträcka på en sådan flygtransport skulle vara en flygning för sig. Om förseningen i mellanlandningsfallet beror på händelser på den slutliga destinationsflygplatsen, skulle de passagerare som flyger utan mellanlandning få kompensation enligt EU-förordningen (förutsatt att förutsättningarna för det i övrigt är uppfyllda) medan passagerare som flyger med mellanlandning inte skulle få någon kompensation. Ett sådant synsätt skulle innebära att likabehandlingsprincipen frångås. Eftersom de flygbolag som flyger direkt från EU-stat till slutdestinationen i hög utsträckning är EG-lufttrafikföretag skulle det missgynna dessa i förhållande till lufttrafikföretag som är hemmahörande i stater på mellanlandningsorter. Det skulle innebära att företagen inte kan verka under lika villkor. Det som nu nämnts talar enligt nämndens mening för att anse att med

² 2013/0072 COD.

³ Svea hovrätts dom den 7 mars 2017 i mål FT 7211-16.

⁴ EU-domstolens dom den 10 juli 2008 i mål C-173/07.

⁵ EU-domstolens dom den 7 september 2017 i mål C-559/16.

⁶ Se EU-domstolens dom den 26 februari 2013 i mål C-11/11.

begreppet flygning ska förstås hela transporten mellan den första avreseflygplatsen och den slutliga destinationen oavsett om flygtransporten går med direktflyg eller med en mellanlandning. Detta synes också harmoniera med synsättet att en försening ska bedömas i förhållande till tidtabellsenlig ankomsttid till den slutliga destinationsflygplatsen. Att begreppet flygning ges en sådan tolkning ligger även i linje med EU-förordningens övergripande syfte att stärka flygpassagerarnas rättigheter.

Det nu anförda förutsätter dock att det är ett och samma lufttrafikföretag som utför flygtransporterna på båda delsträckorna. I det nu aktuella fallet utfördes transporten på båda delsträckorna av flygbolaget.

Nämnden finner därför att transporten av MJ från Arlanda till Bahrain ska anses utgöra en enda flygning trots mellanlandningen i Istanbul. Det innebär att EU-förordningen är tillämplig på den transporten, även om förseningen berott på förhållanden på Bahrains flygplats eller på något annat som berör bara transporten mellan Istanbul och Bahrain.

Har MJ rätt till kompensation?

I EU-förordningen finns inte någon bestämmelse som ger rätt till ekonomisk kompensation vid försening av flygning. EU-domstolen har dock slagit fast att passagerare som ankommer tre timmar eller mer försenade till den slutliga destinationen har rätt till kompensation på samma villkor som passagerare som drabbas av inställd flygning.⁷ Det innebär bl.a. att rätten till kompensation faller bort om lufttrafikföretaget kan bevisa att förseningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits (jfr artikel 5 punkt 3 i förordningen).

Parterna i ärendet har utgått från att Bahrain är den slutliga destinationen för den aktuella flygtransporten. Nämnden lägger därför det till grund för sin bedömning.

I ärendet är ostridigt att MJ ankommit till den slutliga destinationen Bahrain med så stor försening att hon i princip är berättigad till kompensation. Flygbolaget har dock hävdats att undantaget för extraordinära omständigheter är tillämpligt. Som skäl har flygbolaget anförts att förseningen berodde på att myndigheterna i Bahrain stängde flygplatsen. Till stöd för det påståendet har flygbolaget gett in bevisning i form av bl.a. massmediauppgifter om stängningen. Av den ingivna bevisningen framgår att myndigheterna stängt flygplatsen den 26 december 2016 kl. 21.20 samt att stängningen varat till den 27 december 2016 kl. 04.30. Av massmediauppgifterna som presenterats i ärendet framgår vidare att normal flygtrafik på flygplatsen förekom redan på förmiddagen den 27 december.

I ärendet är klarlagt att flygbolagets avgång från Istanbul enligt tidtabellen skulle äga rum den 27 december 2016 kl. 21.25 och att flyget skulle ankomma Bahrain den 28 december kl. 01.40. De angivna tiderna är lokala tider. Mot denna bakgrund kan flygbolaget – även med hänsyn tagen till tidsskillnaden mellan Istanbul och Bahrain – inte genom den i ärendet ingivna bevisningen anses ha bevisat att förseningen berodde på extraordinära

⁷ Se EU-domstolens dom den 19 november 2009 i de förenade målen C-402/07 och C-432/07.

omständigheter. MJ har därför rätt till ekonomisk kompensation för förseningen. Avståndet mellan Arlanda och Bahrain är sådant att kompensationen ska uppgå till 600 euro.