



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Ann-Kristin Olsson

En studie av
Europaparlamentets och rådets
förordning (EG) nr 261/2004
om fastställande av gemensamma regler
om kompensation och assistans till
passagerare vid nekad ombordstigning och
inställda eller kraftigt försenade flygningar

Examensarbete
20 poäng

Handledare
Lars-Göran Malmberg

Transporträtt

Termin

9

Innehåll

SUMMARY	1
SAMMANFATTNING	2
FÖRORD	3
FÖRKORTNINGAR	4
1 INLEDNING	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Uppsatsens syfte	6
1.3 Disposition	6
1.4 Avgränsning	7
1.5 Material och Metod	7
2 RÄTTSKÄLLOR	8
2.1 Konventionsbunden lagstiftning	8
2.2 EG-rätt	9
2.3 Svensk lagstiftning	9
3 EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) NR 261/2004 OM FLYGPASSAGERARES RÄTTIGHETER.	11
3.1 Inledning	11
3.2 Sammanfattning av förordning 261/2004	11
4 FÖRORDNING 261/2004 IFRÅGASATT	14
4.1 Inledning	14
4.2 Förordning 261/2004 prövas i EG-domstolen genom rättsfall C-344/04	14
4.3 Är förordningen oförenlig med Montrealkonventionen?	18
5 DEN LUFTFARTSRÄTTSLIGA ANSVARSUTFORMNINGEN VID DRÖJSMÅL.	21

5.1	Inledning	21
5.2	Gränsen mellan dröjsmål och icke-uppfyllelse.	22
5.2.1	Dröjsmål	22
5.2.2	Dröjsmål eller icke-uppfyllelse?	23
5.2.3	Exempel på några rättsavgöranden som fastställt gränsen mellan dröjsmål och icke-uppfyllelse	27
5.3	Ansvarsperioden vid dröjsmål	31
5.4	Ansvarsgrund vid dröjsmål	33
5.5	Förordning 261/2004 och bestämmelsen om ansvarsfrihet vid "extraordinära omständigheter"	35
6	ANALYS	39
6.1	Inledning	39
6.2	Nekad ombordstigning	39
6.3	Inställd flygning - icke uppfyllelse	41
6.4	Försening - Dröjsmål	46
6.5	Avslutande kommentar	48
	KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	50
	RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	52
	BILAGA 1	53

Summary

This essay is a study of Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights.

Air travel within the EU has increased ever since the air transport market was deregulated. The airspace is limited and can not always accommodate the increase in traffic. This is causing delays, especially when travelling to any of the airports in Europe with a lot of traffic. The delays are affecting the air passengers and are also due to the harsh competition among the air carriers as well as tight and sometimes unrealistic schedules. In an attempt to pressure the air carriers to render help and assistance in the case of a delay, the Commission proposed legislation of passenger rights in the event of denied boarding and of cancelled or considerably delayed flights, in 2001. On 11 February, 2004, the European Parliament and the Council adopted Regulation 261/2004.

As an introduction, the central parts of the Regulation 261/2004 are presented. The Regulation establishes standardised rights for passengers, meaning that there are common rules for all passengers travelling by air regardless of ticket price paid. The purpose of the regulation is to ensure that the passengers are immediately provided assistance or compensation if applicable, in the case of denied boarding and cancelled or delayed flights.

The regulation has been criticized, both in literature and through a reference to the European Court of Justice. The main theme of this criticism is that the Regulation encompasses measures for matters that the Montreal Convention already deals with, and that the Regulation does not define the difference between delayed flights and a non-performance of a flight. In an attempt to clarify the distinction between the two expressions delay and non-performance, this essay focuses on the liability rules for the air carrier in case of delay or non-performance. The Warsaw Convention as well as the Montreal Convention provides for liability rules in case of a delay, therefore a continuous comparison between the applicability of the Regulation and the two Conventions is made. Thereafter, the parts of the Regulation that are causing problems in the interpretation are analysed.

The conclusion is that the Regulation contains provisions for which the Montreal Convention already establishes rules. The application of the Regulation is therefore made more complicated in the case of a cancelled or delayed flight. Furthermore, the interpretation is made complicated by the lack of definitions of important expressions that are decisive for the purpose of the Regulation.

Sammanfattning

Uppsatsen är en studie av Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar.

Efter det att flygtransportmarknaden avreglerades i Europa har flygresandet inom EU stadigt ökat. Luftrummet som är begränsat har ibland inte plats för denna trafikökning. Detta innebär förseningar i flygtrafiken, särskilt om man reser till någon av de mest trafikerade flygplatserna i Europa. Förseningarna drabbar flygpassageraren och beror också på att de hårt konkurrerande lufttrafikföretagen har pressade trafikprogram, som inte alltid är möjliga att realisera. För att sätta press på lufttrafikföretagen att de skall ge assistans och service till passagerarna vid förseningar, gav kommissionen 2001 förslag om att lagstifta om flygpassagerarens rättigheter i händelse av nekad ombordstigning, inställda eller kraftigt försenade flygningar. Den 11 februari 2004 antog Europaparlamentet och rådet förordning 261/2004.

Inledningsvis redogörs för förordning 261/2004 och dess centrala delar. Förordningen innehåller bestämmelser som är standardiserade, d.v.s. bestämmelserna gäller för alla passagerare oavsett vilket pris man har betalat för flygbiljetten. Syftet är att bestämmelserna vid nekad ombordstigning och inställd eller försenad flygning skall innebära att passageraren omedelbart omhändertas och eventuellt kompenseras.

Förordningen har utsatts för kritik både i litteraturen och genom ett överklagande till EG-domstolen. Huvudtema av den kritik som framförts mot förordningen är att den innehåller bestämmelser som regleras av Montrealkonventionen, samt att den inte definierar skillnaden mellan försenad flygning, dröjsmål och inställd flygning, icke-uppfyllelse. I ett försök att klargöra skillnaden mellan begreppen dröjsmål och icke-uppfyllelse av reseavtalet fokuseras i uppsatsen på ansvarsutformningen för lufttransportören vid dröjsmål och icke-uppfyllelse. Warszawakonventionen och numera även Montrealkonventionen reglerar lufttransportörens ansvar vid dröjsmål, därför jämförs förordningen löpande med rättstillämpningen under de båda konventionerna. Därefter följer en analys av de områden som visat sig att ge problem vid tolkningen av förordningen.

Slutsatsen är att förordningen innehåller bestämmelser som regleras av Montrealkonventionen. Därför kompliceras rättstillämpningen vid inställd respektive försenad flygning. Dessutom försvåras tolkningen av att det saknas definitioner av viktiga regler som är avgörande för att syftet med förordningen skall uppfyllas.

Förord

Stort tack till min handledare Lars-Göran Malmberg och Ulla Norrhäll på Inter Hannover i Stockholm som är inspirationskällor till denna uppsats. Stort tack också till Uffe och min syster Inga som förutom att de har bidragit till korrekturläsning bistått med bra synpunkter.

Lund, juni 2007

Ann-Kristin Olsson

Förkortningar

ACLR	Air Carrier Liability Reports, IATA
ARN	Allmänna Reklamationsnämnden
ATC	Air Traffic Control
Avi	CCH Aviation Law Reporter
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
ECAC	European Civil Aviation Conference
ELFAA	European Low Fares Airlines Association
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation
KO	Konsumentombudsmannen
Lloyds Rep.	Lloyds Law Reports
RGA	Révue Générale de l'Air
RFDA	Révue Française de Droit Aérien (France)
SA	Société Anonyme
SvJT	Svensk JuristTidning
USAvR	United States Aviation Reports

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Den avreglerade flygtransportmarknaden i Europa har lett till konkurrensutsatta flygsträckor och pressade priser. Detta har skapat en fördelaktig och intressant resemekanism för kunden. De senaste årens rapporter från kommissionen visar också på en stadig ökning av flygresandet i Europa. Men i takt med att efterfrågan på resor ökar och flygmarknaden växer, tilltar problemen med bl.a. förseningar. De hårt konkurrerande flygbolagen uppfyller inte alltid sitt åtagande på ett, gentemot kunden, godtagbart sätt. Rapporter från europeiska konsumentorganisationer visar att problem med nekad ombordstigning, inställt flyg eller stora förseningar, alltför ofta drabbar flygpassageraren.

Redan 1991 antog Gemenskapen förordning (EEG) nr 295/91 som angav gemensamma regler för kompensation och assistans till flygpassagerare som nekats ombordstigning p.g.a. överbokade flyg. Efter en tid kunde kommissionen konstatera att den europeiska flygmarknaden var i behov av ytterligare förstärkt reglering. I dokument KOM (2001) 784 föreslog kommissionen förstärkta och gemensamma regler om kompensation och assistans till flygpassagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flyg. Syftet var att införa gemensamma regler inom EU, att skapa konkurrens på lika villkor och att förstärka konsumentskyddet. Syftet var också att förmå flygföretag och researrangörer att assistera passageraren även om en försening låg utanför deras kontroll. Den 11 februari 2004 antogs **Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar.**

En kort tid efter att förordningen varit gällande på den europeiska flygmarknaden konstaterar Konsument Europas nätverk i en rapport att knappt vart tredje klagomål på flygbolag leder till att konsumenten får rätt.¹ Rapporten är en sammanställning och analys av klagomål inrapporterade till Konsument Europas nätverk under 2005.² Den visar att rättstillämpningen av förordningen är oklar och att informationen till konsumenten behöver förbättras.

¹ Konsument Europa är en del av Konsumentverket och finansieras av Europeiska kommissionen. Konsument Europa ingår i nätverket European Consumer Centre.

² <http://www.konsumenteuropa.se> "Air Passenger Rights: Consumer complaints 2005"

1.2 Uppsatsens syfte

Syftet med uppsatsen är att identifiera de områden som skapar svårigheter i tolkningen av förordning 261/2004, samt att undersöka vad som gör att rättstillämpningen av förordningen är oklar.

1.3 Disposition

Uppsatsen är indelad i sex kapitel. Efter inledande kapitel 1, återges uppsatsens relevanta rättskällor i kapitel 2. Förordning 261/2004 är den centrala och viktiga rättskällan för uppsatsens utformning. Även Montrealkonventionens bestämmelser är av betydelse för uppsatsens innehåll, då den internationella luftfartslagstiftningen bygger på en konventionsbaserad reglering.

Kapitel 3 utgör grundstenen för den fortsatta uppläggnings. Där sammanfattas förordningens centrala delar. Förordningen återges i sin fullständiga form i bilaga 1.

Kapitel 4 belyser några av de frågeställningar som uppkom i samband med EG-domstolens avgörande i rättsfall C-344/04, som behandlade ett överklagande av förordning 261/2004. I rättsfallet ifrågasätter man bl.a. förordningens centrala artiklar 5, 6, och 7 och då framförallt artikel 6 och dess eventuella oförenlighet med Montrealkonventionen. EG-domstolens avgörande har kritiserats i doktrin vilket också refereras i kapitlet.

I kapitel 5 belyses utformningen av en flygtransportörs ansvar vid dröjsmål eller icke-uppfyllelse av flygtransporten. Alltsedan antagandet av Warszawakonventionen har en central och viktig fråga varit att fastställa var gränsen går mellan de två dröjsmålsbegreppen. Rapporter visar att rättstillämpningen av förordning 261/2004 har försvårats bl.a. av att inte heller förordningen tillräckligt klargör denna gräns.³ En omfattande rättspraxis har utvecklats vid konventionstolkning och det är utifrån den praxis som kapitlet analyserar de två dröjsmålsbegreppen. I kapitlet behandlas också frågor om fastställande av ansvarperiod och ansvarsgrund. Förordningens grund för ansvar vid inställd flygning i artikel 5 och bestämmelsen i 5.3 om undantag för transportörens ansvar vid ”extraordinära omständigheter” belyses separat i kapitel 5.5.

Kapitel 6 avslutar uppsatsen med en sammanfattande analys

³ <http://www.konsumenteuropa.se> ”Air Passenger Rights: Consumer complaints 2005 s. 20, EU-dokument KOM (2007)0168 slutlig s. 10

1.4 Avgränsning

Uppsatsen avgränsas till de centrala områden som förordning 261/2004 reglerar d.v.s. lufttransportörens ansvar vid nekad ombordstigning, samt inställda eller kraftigt försenade flygningar. Att notera är att frågor angående hantering av bagage inte regleras av förordning 261/2004. Bestämmelser om försvunnet, försenat eller förstört bagage regleras genom Montrealkonventionen och kommer inte att behandlas i uppsatsen.

1.5 Material och Metod

Den metod som har använts är framförallt rättsdogmatisk. Materialet består huvudsakligen av lagstiftning med förarbeten samt praxis och doktrin. Förordning 261/2004 och dess tillhörande dokument är uppsatsens grundsten. Vid sidan av förordningen regleras den internationella flygtrafiken av den konventionsbaserade lagstiftningen. I studien av förordningen anknyts därför många diskussioner till Warszawa- respektive Montrealkonventionen och förordningens reglering jämförs löpande med bestämmelserna i de olika lufträttskonventionerna.

En omfattande internationell rättspraxis har utvecklats under de två stora lufträttskonventionerna. I uppsatsen återges några viktiga internationella avgöranden som domstolarna arbetar utifrån och som kan vara av betydelse även vid tolkning av förordningen. Svensk rättstillämpning av förordningen begränsas till några avgöranden från Allmänna Reklamationsnämnden. Eftersom förordningen är förhållandevis ny, är det som skrivits i doktrin begränsat till ett antal artiklar som publicerats i flygrättsliga tidskrifter. I artiklarna framförs i de flesta fall kritik av förordningen. Några av uppsatsens problemformuleringar är hämtade från dessa artiklar. Övrig doktrin har utgjorts av traditionell transporträttslig litteratur och då framförallt av internationell karaktär.

2 Rättskällor

2.1 Konventionsbunden lagstiftning

Den internationella luftfarten domineras av den konventionsbundna lagstiftningen. Den första luftfartskonventionen slöts i Paris 1919 och ersattes 1944 av Chicagokonventionen som idag utgör navet i luftfartsregleringen. Konventionen utvecklas under den internationella luftfartsorganisationen ICAO, International Civil Aviation Organisation, som är ett organ under Förenta Nationerna. Chicagokonventionen kan liknas vid en internationell offentligrättslig lagstiftning.

De två viktigaste regelverken för den civilrättsliga delen finns under Warszawakonventionen från 1929 samt numera även under Montrealkonventionen. Lufträttskonventionerna innebär enhetliga regler för den internationella och kommersiella luftfarten. De reglerar bl.a. frågor om transportörens ansvar för skador på passagerare, bagage och gods samt bestämmelser om ansvar vid förseningar.

Det grundläggande instrumentet är Warszawakonventionen. Alltsedan andra världskrigets slut, då den kommersiella luftfarten på allvar började växa, har konventionen byggts ut genom ett antal tilläggsprotokoll. En moderniserad och konsoliderad form av Warszawasystemet finns sedan 1999 samlat under Montrealkonventionen. Syftet är att den efter hand skall ersätta Warszawakonventionen och dess tilläggsprotokoll.

Montrealkonventionen av den 28 maj 1999 är en översyn och i stora delar en modernisering av Warszawasystemet. Den samlar den internationella luftfartslagstiftningen under en gemensam och harmoniserad regelsamling. Under Montrealkonventionen erkänner man bl.a. i högre grad konsumentskyddets betydelse, vilket konventionens preambel vittnar om. I konventionens preambel stadgas bland annat följande:

”DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNA, SOM ERKÄNNER betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”.

Montrealkonventionen är inte bara flygbolagens konvention, utan den skall även tolkas utifrån ett konsumenträttsligt perspektiv.

EU godkände Montrealkonventionen den 5 april 2001 genom ett beslut i transportministrarnas råd.⁴ Den trädde i kraft för Gemenskapen den 28 juni 2004. Montrealkonventionen är bindande för Gemenskapen och dess medlemsstater och utgör därmed en integrerad del av

⁴ EGT L 194, s. 38

gemenskapslagstiftningen. Sverige undertecknade Montrealkonventionen den 28 augusti 1999. Den ratificerades den 29 april 2004 och började gälla den 28 juni 2004. Montrealkonventionen är numera införlivad i svensk rätt genom Luftfartslagen.⁵

2.2 EG-rätt

På europeisk nivå bildades redan år 1955 ECAC, European Civil Aviation Conference, ett samrådsorgan för de europeiska luftfartsmyndigheterna. Det bildades av de europeiska länderna på initiativ av Europarådet och med aktivt stöd av ICAO. För närvarande är antalet medlemsstater 42 i ECAC. Målsättningen för ECAC är att gynna utvecklingen av ett säkert, effektivt och uthålligt europeiskt flygtransportsystem. ECAC utfärdar resolutioner och rekommendationer. Dessa är inte rättsligt bindande för medlemsländerna utan måste inkorporeras i den nationella rättsordningen. Sverige representeras i ECAC huvudsakligen av Luftfartsstyrelsen.

Inom EU regleras en betydande del av luftfarten genom förordningar, direktiv och beslut. Luftfartssäkerheten är ett viktigt område för harmoniseringsarbetet och övervakas av den europeiska byrån för luftfartssäkerhet EASA, European Aviation Safety Agency. EASA har ansvaret för allt regelarbete för luftfarten inom sitt område EU. Byrån utgör en viktig del av Europeiska unionens strategi för att upprätthålla och bibehålla en hög och enhetlig nivå på civil luftfartssäkerhet i Europa. Harmoniseringsarbetet är också väl utvecklat inom exempelvis konkurrensfrågor. Konsumentskydd är en annan viktig del. Genom antagandet av ”*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*”, vill man garantera att flygpasageraren erkänns ett antal minimirättigheter vid olägenheter som inställt eller försenat flyg orsakar.

2.3 Svensk lagstiftning

Lufttransporter av gods liksom passagerare och bagage regleras i 9 kap. Luftfartslagen (1957:297). Luftfartslagen har vid ett flertal tillfällen ändrats, senast med kompletterande bestämmelser av två EG-förordningar.⁶ Nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 261/2004 om nekad ombordstigning, inställt eller kraftigt försenat flyg samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer, kallad försäkringsförordningen. De kompletterande bestämmelserna medför att

⁵ SFS 2002:1130, SFS2004:663.

⁶ SFS 2006:1395

Konsumentverket skall ha tillsyn över efterlevnad av reglerna i förordningen om nekad ombordstigning och Luftfartsstyrelsen skall ha motsvarande uppgift när det gäller försäkringsförordningen. Rätten till luftfart i Sverige regleras genom Luftfartsförordningen (1986:171). Central förvaltningsenhet för det civila flyget i Sverige är Luftfartsstyrelsen. De utfärdar bindande föreskrifter som publiceras i Luftfartsstyrelsens författningssamling.

3 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om flygpassagerares rättigheter.

3.1 Inledning

Den 11 februari 2004 antogs förordning 261/2004 genom undertecknande av Europaparlamentet och rådet. Förordningen fastställer gemensamma och enhetliga regler som skall gälla vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar. Skyddsnormerna som fastställs i förordningen har till syfte att stärka flygpassagerares rättigheter. De medför också att lufttrafikföretagen verkar under lika villkor på den liberaliserade europeiska flygmarknaden. Förordningen gäller också för flygningar som ingår i paketresor.

3.2 Sammanfattning av förordning 261/2004

Förordningen skall tillämpas på:

- Passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium (**Artikel 3.1**).
- Passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium och där flygningen utförs av ett flygbolag registrerat i en medlemsstat (**Artikel 3.1**).
- Passagerare som har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och har, utom i händelse av inställd flygning, checkat in vid den tidpunkt som angivits skriftligt i förväg eller senast 45 minuter före avgång (**Artikel 3.2**).
- Passagerare som reser på bonusprogram (**Artikel 3.3**).

Under artikel 3.5 kan man utläsa att det är flygföretaget som utför flygningen, och inte det flygföretag som slutit reseavtalet med kunden, som förpliktigas att stå för de skyldigheter som förordningen stadgar om (**Artikel 3.5**). Detta innebär att under ett s.k. code-share arrangemang, exempelvis mellan ett flygföretag i USA och ett flygföretag med licens utfärdat i ett EU-land skall EG-lufttrafikföretaget när de utför flygningen från USA, erbjuda assistans och service enligt förordningen även till de passagerare som de inte har något avtal med (**Artikel 3.5 läst tillsammans med artikel 3.1b**). Omvänt betyder detta att flygpassagerare som slutit reseavtal med ett EG-lufttrafikföretag, men där flygningen utförs av det

amerikanska bolaget, inte kan kräva assistans och service enligt förordningen. Enligt gällande bestämmelser följer det amerikanska flygbolaget den stats lag där flygbolagets licens utfärdats.

Vid en s.k. multi-leg flygning, där flygningen utgår från ett EU-land med destination till ett tredje land och där flygningen gör mellanlandning i ännu ett tredje land, är det oklart hur förordningens bestämmelser skall tillämpas för passagerare som bara reser mellan de två tredje länderna.⁷ Förordningen stadgar om rättigheter för passagerare som börjat sin resa i ett EU-land (**Artikel 3.1**).

Förordningens centrala del fastställer regler om minimirättigheter för passagerare i följande fall:

- Nekad ombordstigning mot en passagerares vilja (**Artikel 4**). Hänvisning till artikel 7 Rätt till kompensation, artikel 8 Rätt till återbetalning och artikel 9 Rätt till service.

Vid nekad ombordstigning är den passagerare som, efter en förfrågan framställt av lufttrafikföretaget, och som frivilligt avstår sin platsreservation **inte** berättigad till kompensation enligt **artikel 7**, men väl till förmån som ofta utbetalas i form av resevoucher. Däremot är den som frivilligt avstår sin plats till förmån för någon annan berättigad till ombokning eller återbetalning av sin biljett.

- Inställd flygning (**Artikel 5**). Hänvisning till artiklarna 7, 8 och 9.

Vid inställd flygning kan flygbolaget i vissa fall bli delvis eller helt befriad från sina skyldigheter att utbetala kompensation till passageraren (**Artikel 5.3**).⁸ Denna ansvarsbegränsning uppstår vid händelser som har orsakats av ”extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits” (**Skäl 14 och skäl 15**).

- Försenad flygning (**Artikel 6**). Hänvisning till artiklarna 8 och 9.

Regleringen vid försenad flygning medger ingen ansvarsbegränsning (**Artikel 6**).

Förordningen stadgar slutligen att varje medlemsstat skall utse en tillsynsmyndighet som skall ansvara för genomförandet av förordningen och som skall kunna vidta åtgärder som garanterar att passagerarens rättigheter respekteras. (**Artikel 16**)

⁷ Exempelvis flygning Köpenhamn – Bangkok – Singapore.

⁸ Artikel 2 I definierar inställd flygning som en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en platsreservation finns.

I Sverige är Konsumentverket tillsynsmyndighet. Svenska flygresenärer kan få sina tvister prövade i Allmänna Reklamationsnämnden, ARN. KO kan föra talan i Marknadsdomstolen mot ett flygföretag som inte rättar sig efter förordningen och inte informerar flygpassageraren om hans rättigheter.⁹

⁹ Kompletterande ändringar i Luftfartslagen (1957:297) SFS 2006:1395

4 Förordning 261/2004 ifrågasatt

4.1 Inledning

I det följande kommer några frågeställningar avseende förordningen att belysas. Inledningsvis i ett kort refererat av EG-domstolens avgörande av rättsfall C-344/04. Rättsfallet klargör hur domstolen ser på förordningens ställning gentemot Montrealkonventionen samt hur förordningens artikel 6 skall tolkas. Därefter återges något av den kritik som framförts i doktrin mot förordningen och dess eventuella oförenlighet med Montrealkonventionen.

4.2 Förordning 261/2004 prövas i EG-domstolen genom rättsfall C-344/04

Kort efter att förordning 261/2004 antagits av Europaparlamentet och rådet den 11 februari 2004, blev förordningen föremål för ett förhandsavgörande i EG-domstolen.¹⁰ Begäran om förhandsavgörande framställdes i ett mål där IATA, International Air Transport Association och ELFAA, European Low Fares Airline Association vid High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) väckte talan mot det brittiska transportministeriet.¹¹ De båda flygorganisationerna ifrågasatte i målet genomförandet av förordning 261/2004.

Den engelska högsta domstolen, High Court of Justice, beslöt att i en begäran om ett förhandsavgörande att hänskjuta åtta frågor till EG-domstolen. Sju frågor var ställda i syfte att få klarhet i huruvida artiklarna 5, 6 och 7 i förordning 261/2004 var ogiltiga och huruvida denna eventuella ogiltighet kunde medföra att förordningen i sin helhet var ogiltig. Åttonde frågan ställdes i syfte att söka klarhet i vilket kriterium eller vilken gräns som skall tillämpas för att avgöra om en fråga angående giltigheten av en gemenskapsrättsakt skall hänskjutas till domstolen med stöd av artikel 234 andra stycket EG.

Vid prövningen av de hänskjutna frågorna besvarade EG-domstolen den åttonde frågan först genom att inledningsvis påpeka att det följer av rättspraxis att de nationella domstolarna inte är behöriga att ogiltigförklara gemenskapsinstitutionernas rättsakter. Om däremot en gemenskapsrättsakts giltighet har ifrågasatts vid den nationella domstolen och om det finns grund

¹⁰ Rättsfall C-344/04, domstolens dom den 10 januari 2006.

¹¹ Begäran om förhandsavgörande från High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (United Kingdom) in *International Air Transport Association and others v. The Department for Transport*.

för att rättsakten ska anses som ogiltig, skall den nationella domstolen hänskjuta frågan vidare till EG-domstolen för att erhålla ett förhandsavgörande.¹²

Den första av de övriga sju frågorna ställdes av den nationella domstolen i syfte att få klarhet i huruvida artikel 6 i förordningen är oförenlig med motsvarande bestämmelser i artiklarna 19, 22 och 29 i Montrealkonventionen. Domstolen svarade att den assistans och service till passagerare vid kraftigt försenade flygningar som föreskrivs i artikel 6 i förordningen, utgör standardiserade och omedelbara åtgärder för att ersätta skador som är identiska för alla till följd av förseningen. Domstolen anser inte att dessa åtgärder ingår bland de åtgärder som regleras i Montrealkonventionen. De anser därmed att förordningen inte är oförenlig med Montrealkonventionen. Domstolen skriver i sin dom att till skillnad från förordningens bestämmelser om omedelbar assistans reglerar konventionen villkor som kan göras gällande efter en eventuell försening. Under konventionen väcker den berörda passageraren talan om en individuell ersättning beroende på att skadan är individuell och att skadan i sin tur är beroende av skälet för resan. EG-domstolen tillägger i sitt svar på den första frågan att de standardiserade och omedelbara åtgärder som föreskrivs i artikel 6 vid en försening inte innebär hinder för att den berörda passageraren dessutom väcker skadeståndstalan enligt de villkor som föreskrivs i Montrealkonventionen.¹³

Den andra frågan ställdes av den nationella domstolen för att få klarhet i om de förfaranderegler som anges i artikel 251 EG iakttagits av den förlikningskommitté som anges i nämnda artikel och som tillsattes för att lösa en uppkommen oenighet i förslaget till förordningen. Den oenighet som förlikningskommittén hade att ta ställning till rörde särskilt frågan huruvida lufttrafikföretagen skulle kunna åberopa undantaget grundat på extraordinära omständigheter för att undgå skyldighet att vid kraftig försening erbjuda passagerarna assistans och service som föreskrivs i artikel 6 i förslaget till förordningen. Förlikningskommittén var enig om att hänvisningar till undantaget grundat på extraordinära omständigheter skulle avlägnas från artikel 6 i förslaget. I syfte att säkerställa enhetlighet och symmetri i bestämmelserna, enades kommittén att avlägsna hänvisningen till undantaget även från artikel 5 i nämnda förslag vad gäller skyldigheten att erbjuda passagerarna assistans vid inställda flygningar. I sitt avgörande säger EG-domstolen att förlikningskommittén inte har överskridit sin behörighet genom att ändra i artikel 5 i förslaget till förordningen.¹⁴

Den tredje och fjärde frågan är ställd för att få klarhet i huruvida artiklarna 5, 6 och 7 i förordningen är ogiltiga p.g.a. att de är oförenliga med rättssäkerhetsprincipen eller på grund av att motiveringsskyldigheten inte är uppfylld. Vid den nationella domstolen hade sökandena i målet anfört att

¹² Rättsfall C-344/04, domstolens dom den 10 januari 2006, punkterna 28-30 och 32 samt punkt 1 i domslutet.

¹³ Rättsfall C-344/04, punkterna 44-48

¹⁴ Rättsfall C-344/04, punkterna 49-63

förordningen är tvetydig, ofullständig och motsägelsefull vilket medför att dess laglighet kan ifrågasättas med avseende på motiveringsskyldigheten och iakttagandet av rättssäkerhetsprincipen. I sitt avgörande erinrar domstolen om att det klart och tydligt ska framgå hur den institution som har antagit rättsakten har resonerat. Vid bedömningen huruvida motiveringsskyldigheten är uppfylld ska man utgå ifrån rättsaktens ordalydelse och sammanhang. Förordningen är en allmänt tillämplig rättsakt och därmed kan motiveringen begränsas till att ange den helhetssituation som har lett fram till antagandet av rättsakten samt att ange de mål som ska uppnås. Rättssäkerhetsprincipen som utgör en grundläggande gemenskapsrättslig princip ställer krav på att en reglering skall vara klar och precis. Domstolen påpekar i sitt avgörande att det framgår precist och klart av förordningens artiklar 5 och 6 vilka skyldigheter som åligger ett lufttrafikföretag vid inställd eller kraftigt försenade flygningar. Målsättningen med bestämmelserna framgår tydligt av skälen 1 och 2 i förordningen. Gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet ska verka för ett långtgående skydd för passagerarna. I skälen 12 och 13 i förordningen föreskrivs att passageraren vars flygning ställts in bör ges möjlighet att kompenseras om passageraren inte i tid har informerats om att flygningen ställts in. I skäl 17 föreskrivs att passagerare vars flygning har försenats ska omhändertas på lämpligt sätt. Förordningens huvudsakliga målsättning framkommer således genom dessa bestämmelser. Domstolen slår fast i avgörandet att det inte kan krävas att förordningen skall innehålla en särskild motivering för vart och ett av de val som har gjorts. Gemenskapslagstiftaren kunde därför, utan att åsidosätta motiveringsskyldigheten, underlåta att ange skälen till varför lufttrafikföretagen inte borde ha rätt till att åberopa undantag för att undgå de skyldigheter om assistans och service som följer av artiklarna 5 och 6 i förordningen. På samma sätt kunde gemenskapslagstiftaren, utan att rättsakten blev rättsstridig, anta principen om standardersättningen i artikel 7 vid inställda flygningar. Domstolen slår fast att artiklarna 5, 6 och 7 i förordning 261/04 inte är ogiltiga p.g.a. att rättssäkerhetsprincipen eller motiveringsskyldigheten har åsidosatts.¹⁵

Den femte och sjunde frågan har den nationella domstolen ställt för att få klarhet i huruvida artiklarna 5, 6 och 7 i förordningen är ogiltiga p.g.a. att proportionalitetsprincipen har åsidosatts. Inledningsvis erinrar domstolen om att det enligt principen krävs att de åtgärder som föreskrivs i en gemenskapsbestämmelse är ägnade att leda till att det eftersträvade målet uppnås och att de inte går utöver gränserna för vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål. Domstolen påpekar att gemenskapslagstiftaren har ett vidsträckt utrymme för bedömning på området för den gemensamma transportpolitiken och att åtgärden på området endast kan förklaras ogiltig om den är uppenbart olämplig i förhållande till det mål som den eftersträvar. Gemenskapslagstiftarens syfte med förordningen är att förbättra skyddet för passagerare som drabbas av inställda eller kraftigt försenade flygningar. Domstolen anser inte att de åtgärder som föreskrivs i artiklarna 5, 6 och 7

¹⁵ Rättsfall C344/04, punkterna 69-70, 72 och 77.

framstår som uppenbart olämpliga i förhållande till detta syfte. De åtgärder som lagstiftaren föreskriver varierar dessutom beroende på skadans omfattning. Flygorganisationerna argumenterade i sitt överklagande av förordningen att de åtgärder som förordningen föreskriver för att avhjälpa konsekvenser vid en inställd eller försenad flygning borde ha stått i proportion till biljettpriset som passageraren har betalat. Detta argument godtas inte av domstolen. Domstolen slår fast att de negativa konsekvenser som en försening medför och som förordningen har till syfte att avhjälpa inte har något samband med biljettpriset. Inte heller skyldigheten för ett lufttrafikföretag att betala kompensation enligt artikel 7 anser domstolen vara olämplig i förhållande till det eftersträvade målet. Lufttrafikföretagen kan nämligen undgå att betala sådan kompensation som passageraren har rätt till vid inställd flygning artikel 5, om de kan visa att den inställda flygningen berodde på en extraordinär omständighet som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.¹⁶

Den sjätte och sjunde frågan är ställd i syfte att få klarhet i huruvida artiklarna 5, 6 och 7 är ogiltiga p.g.a. att likabehandlingsprincipen har åsidosatts. För det första slår domstolen fast att trots att skyldigheterna enligt förordningen inte belastar alla transportmedel är kompensationsreglerna inte ogiltiga p.g.a. att likabehandlingsprincipen har åsidosatts. Olika transportmedel är inte utbytbara med avseende på deras användningsvillkor. Passagerare som vid lufttransport drabbas av en inställd eller försenad flygning befinner sig dessutom i en situation som objektivt sett skiljer sig från den situation som samma slags incident förorsakar med ett annat transportmedel. För det andra slår domstolen fast att de skador som luftföretagens passagerare åsamkas vid inställda eller kraftigt försenade flygningar är liknande oavsett med vilket lufttrafikföretag de har slutit avtal och har inte något samband med lufttrafikföretagets prispolitik. Med hänsyn till förordningens syfte att förbättra skyddet för alla passagerare, är gemenskapslagstiftaren skyldig att behandla alla lufttrafikföretag lika.¹⁷

Sammanfattning

Vid prövningen av de ställda frågorna framkom det inte någon omständighet som påverkar giltigheten av artiklarna 5, 6 och 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar. EG- domstolen anser inte heller att förordningen är oförenlig med Montrealkonventionens bestämmelser.

¹⁶ Rättsfall C-344/04, punkterna 80, 82, 84-88 och 91.

¹⁷ Rättsfall C-344/04, punkterna 96-99.

4.3 Är förordningen oförenlig med Montrealkonventionen?

I samband med avgörandet i EG-domstolen den 10 januari 2004 har förordningen blivit ifrågasatt. I motsats till domstolens uppfattning anser man i doktrin att förordningen är oförenlig med Montrealkonventionen. För det första därför att förordningen lagstiftar på områden som redan regleras av konventionen. För det andra därför att konventionen numera erkänns ha en exklusiv ställning vad avser regleringen av den internationella och kommersiella luftfarten.

Kritik har framförts i en artikel av advokat Jorn J Wegter där han kritiserar förordningen för att innehålla bestämmelser som redan omfattas av Montrealkonventionen.¹⁸ Han redogör också för hur man alltsedan Warszawakonventionens tillkomst diskuterat huruvida konventionen ensam kan utgöra grund för en eventuell skadeståndstalan gentemot lufttransportören. I dag är det vedertaget att konventionen har exklusiv ställning gentemot annan luftfartslagstiftning. Detta fastställdes strax innan antagandet av Montrealkonventionen genom två i litteraturen ofta citerade rättsfall, *Tseng* respektive *Sidhu*.¹⁹ I det engelska rättsfallet *Sidhu* gjorde rätten följande uttalande:

“The convention was designed to ensure that, in all questions relating to the carrier’s liability, it is the provisions of the Convention which apply and that the passenger does not have access to any other remedies whether under the common law or otherwise, which may be available within the particular country where he chooses to raise his action.”

I Warszawakonventionen från 1929 är det konventionens artikel 24.1 som skall tolkas om och huruvida en talan om ersättningsanspråk grundad enbart på konventionen är möjlig.²⁰ Artikel 24 i Warszawakonventionen 1929 stadgar följande:

“För sådana skador som avses i artiklarna 18 och 19, får talan om skadestånd oavsett hur den grundats föras endast under de villkor och inom de gränser som fastställts i denna konvention.”

Efter antagandet av Montrealkonventionen 1999 finns regleringen nu under artikel 29 och har ändrats något i sin ordalydelse:

¹⁸ *Air & Space Law*, vol.XXXI/2(April 2006) s. 133, “The ECJ Decision of 10 Januari 2006 on the validity of Regulation 261/2004: Ignoring the exclusivity of the Montreal Convention”

¹⁹ *El Al Israel Airlines, LTD v. Tseng*, 525 U.S.155 (1999).

Sidhu and others v. British Airways PLC (12 December 1996).

²⁰ Miller, G, *Liability in international air transport*, Kluwer 1977, s. 224 Miller redogör för hur Warszawakonventionen tillämpats i USA/England och Frankrike och hur man kommit fram till att den ensam kan bilda grund för en skadeståndstalan.

”I fråga om transporter av passagerare, baggage eller gods får talan om skadestånd oavsett hur den grundats – med stöd av konventionen, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt eller på annan grund – föras endast under de villkor och inom de gränser som fastställts i denna konvention, oavsett vem eller vilka som äger rätt att föra talan och vilken rätt som tillkommer dem. Vid en sådan talan är bestraffande, avskräckande eller icke-kompensatoriska skadeposter inte ersättningsgilla.”

Wegter konstaterar i sin artikel att genom antagandet av Montrealkonventionen och den redaktionella ändring man gjort av artikel 29, tycks frågan nu vara avgjord. Konventionen har en exklusiv ställning i förhållande till exempelvis nationell lagstiftning.²¹ En talan om ersättningsanspråk skall föras på de villkor och inom de gränser som konventionen fastställt. Med utgångspunkt av att detta nu är fastslaget kritiserar Wegter EG-domstolens avgörande av rättsfall C344/04.

I det referat av rättsfall C-344/04 enligt ovan framgår det att EG-domstolen uppfattar förordningen som ett komplement till konventionen och anser att förordningens regelverk inte reglerar samma typ av skada som konventionen. Det är bl.a. av den anledningen som domstolen anser att förordningen inte är oförenlig med konventionen. Domstolen säger i sitt avgörande att konventionen reglerar en skada som *passageraren individuellt åsamkas* och att förordningen reglerar en skada som *i stort sett är identisk för alla passagerare*.²² Genom att argumentera utifrån artikel 6 i förordningen som reglerar om standardiserad och omedelbar omsorg och assistans vid försening, och att sedan jämföra den regleringen med rättspraxis under konventionen och artikel 19 som reglerar om *skada* vid försening, visar Wegter att förordningens *omsorg och assistans* omfattas av konventionens regel om *transportörens ansvar vid skada*.²³

Rättspraxis visar också att man under konventionens artikel 19, i likhet med förordningens artikel 6, läst tillsammans med artikel 9, ersätter passageraren för omedelbara kostnader såsom hotell eller transport i samband med en försening.²⁴ Här skall påpekas att artikel 19 i Warszawakonventionen är identisk den i Montrealkonventionen vilket betyder att den praxis som utarbetats under Warszawakonventionen gäller också för Montrealkonventionen.

Denna uppfattning att bestämmelserna i förordningens artikel 6 också regleras av Montrealkonventionen delas av professor P.P.C. Haanappel. Han

²¹ *Air & Space Law*, vol.XXXI/2(April 2006) s. 136 I artikeln citeras en av Montrealkonventionens medförfattare Mr George N Tompkins Jr ” The drafters added the words ‘or in contract or in tort or otherwise’ in art 29 to make it clear that were the Montreal Convention is applicable, the cause of actions for damages created by the Montreal convention (articles 17, 18, 19) are exclusive of all other causes of action, whether based on national/local law or any other law.”

²² Rättsfall C-344/04, Domstolens dom av den 10 januari 2006, punkt 34-48.

²³ *Air & Space Law*, vol.XXXI/2(april 2006) s. 144.

²⁴ *Harpalani v. Air India, Inc.*, 19 CCH Aviation Cases 17,887
Zicherman v. Korean Airlines Co., Ltd., 516 U.S. 217 (1996)

inleder en artikel om förordningen med att påpeka att Montrealkonventionen antagits i syfte att införa enhetliga bestämmelser för den internationella luftfarten.²⁵ Han konstaterar sedan att förordningens bestämmelser om assistans och service vid försening i artikel 6 borde tas bort från förordningen då detta redan regleras av bestämmelserna i artikel 19 i Montrealkonventionen. Dessutom påpekar han att förordningen i huvudsak innehåller bestämmelser av en civilrättslig natur och att dessa bestämmelser redan regleras av de flesta länders nationella lagstiftning. Av den anledningen menar Haanappel att förordning 261/2004 borde ha utformats som ett direktiv istället för en förordning.²⁶ Förordningen är antagen med beaktande av fördragets artikel 80.2, vilket också är den artikel i fördraget som nästan all luftfartslagstiftning utgår ifrån. Förordning 261/2004 är en utpräglad konsumentskyddslagstiftning. Eftersom konsumentskydd är ett självständigt syfte för Gemenskapen hade förordningens reglering bättre uppfyllt sitt syfte om den antagits under fördragets artikel 153 som är speciellt utformad för konsumentskydd.²⁷ Artikel 153 har rubriken Konsumentskydd och den slår fast att Gemenskapen skall bidra till att en hög konsumentskyddsnivå uppnås.

²⁵ P.P.C. Haanappel, "The New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004" i *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (2005)22-31

²⁶ P.P.C. Haanappel a.a. s. 26

²⁷ I Preamble till förordning 261/2004.

5 Den luftfartsrättsliga ansvarsutformningen vid dröjsmål.

5.1 Inledning

Förordningen fastställer om lufttransportörs ansvar vid nekad ombordstigning, inställt eller försenat flyg.²⁸ Montrealkonventionen reglerar däremot endast lufttransportörens ansvar vid försening, *dröjsmål*.²⁹ Nekad ombordstigning och inställt flyg faller utanför konventionens tillämpningsområde. Konventionen reglerar därmed endast felaktig uppfyllelse av prestationen och inte total *icke-uppfyllelse*. Professor Haanappel skriver följande i sin artikel ”The new EU Denied Boarding compensation Regulation of 2004”:

*“Neither flight cancellation nor denied boarding are covered by the Warsaw 1929 / Montreal 1999 Convention system for the unification of certain rules relating to / for international carriage by air, since the conventional system does not deal with non-performance (non-feasance) of the contract of carriage, but only with faulty, inadequate performance (misfeasance) of the contract.”*³⁰

Vid *dröjsmål* genomförs den kontrakterade resan om än med en försening gentemot flygpassageraren. Vid inställd resa uteblir lufttransportörens prestation helt, s.k. non-performance, *icke-uppfyllelse*. Att notera är att nekad ombordstigning också är en form av *icke-uppfyllelse* gentemot passageraren som inte tilldelas en plats på den bokade flygningen, trots att flygbolaget genomför flygningen som planerat.

Vid konventionstolkning är det viktigt att fastställa var gränsen går mellan de två begreppen *dröjsmål* och *icke-uppfyllelse*. Resultatet skiljer sig och kan ha stor betydelse för både transportören och passageraren. Vid *dröjsmål* fastställs lufttransportörens ansvar enligt konventionens bestämmelser. Ansvaret är summabegränsat till det av konventionen fastställda s.k. dragningsrätterna och preskriptionstiden är två år. Vid *icke-uppfyllelse* av en prestation skall däremot ansvaret bedömas utifrån allmänna obligationsrättsliga regler. Ansvaret är då obegränsat och preskriptionstiden är längre än under konventionen.

²⁸ Art. 1 EG 261/2004

²⁹ Artikel 19 Mk Transportören ansvarar för skador till följd av försening vid lufttransport av passagerare, bagage eller gods. Transportören ansvarar dock inte för sådana skador om transportören visar att denne eller 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.

³⁰ P.P.C. Haanappel, ”The New EU Denied Boarding compensation Regulation of 2004” i *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (2005) s. 22-31.

För passageraren kan resultatet framstå som något förvirrande då utgångspunkten till synes är densamma. Passageraren kan exempelvis försenas p.g.a. att den inbokade flygavgången är försenad och då skall konventionen tillämpas. Men passageraren kan också försenas p.g.a. nekad ombordstigning eller inställt flyg och nationell rätt skall tillämpas. Ur konsumentsynpunkt framgår här tydligt att förordningen utgör ett lättillgängligt och användbart komplement till Montrealkonventionen. Förordningen innehåller bestämmelser för såväl nekad ombordstigning som för inställt och försenat flyg. Nekat ombordstigning definierar förordningen i artikel 2 j som en ”vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har infunnit sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 3.2”. Inställt flygning definieras i artikel 2 l som ”en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats”. Försenat flyg definieras i artikel 6 genom att fastställa ansvaret efter en viss tid i förhållande till resans längd räknat i kilometer. Inte heller av förordningen framgår det var skiljelinjen går mellan *dröjsmål* och *icke-uppfyllelse*. För vilket också förordningen kritiserar. Det är av rättslig betydelse att klargöra var linjen går för att kunna fastställa transportörens ansvar.

Eftersom dröjsmålsbegreppet är av en central och viktig betydelse för ansvarsutformningen inom transporträtten följer här nedan en kort genomgång av dröjsmålsbegreppets uppbyggnad samt hur de båda begreppen, dröjsmål respektive icke-uppfyllelse, har tolkats i rättspraxis under de båda flygkonventionerna.

5.2 Gränsen mellan dröjsmål och icke-uppfyllelse.

5.2.1 Dröjsmål

Grönfors behandlar dröjsmålsbegreppets uppbyggnad utförligt i boken ”Tidsfaktorn i transportavtalet”³¹ Han beskriver dröjsmål som ett relationsbegrepp och skriver att: ”Försening alltid förutsätter en jämförelse med någon på ett eller annat sätt fixerad tidpunkt.”³²

För att rättstekniskt kunna hantera denna jämförelsepunkt bör den fastställas så objektivt som möjligt. Ett sådant kriterium är att fastställa normal transporttid för den transport det är fråga om. Inom den reguljära luftfarten fastställs den normala transporttiden i tidtabeller, och är därmed utgångspunkt för att bedöma om dröjsmål före ligger. Avvikelser från denna normaltids kan sedan förekomma. Grönfors talar om att man skall göra en skälighetsbedömning vid ett dröjsmål och att: ”Endast väsentliga

³¹ Grönfors, Kurt, *Tidsfaktorn vid transportavtal*, Akademiförlaget Göteborg, 1974.

³² Grönfors, a.a. s. 71

*överskridanden av transportfristen konstituerar rättsligt relevant dröjsmål.”*³³

En skälig avvikelse bör kunna ske utan att det medför ansvarighet för flygtransportören. Men vad är skälig avvikelse? En exakt precisering av vad skälig avvikelse är framgår inte. Sisula-Tukolas nöjer sig med att konstatera i sin avhandling om dröjsmålsskador att ”det föreligger dröjsmål när passageraren kommer för sent till bestämmelseorten.”³⁴

Det verkar som att skälig avvikelse och skälig tid skall bedömas utifrån det enskilda fallet med beaktande av alla omständigheter för fallet ifråga.

Flyget väljs ofta som transportmedel p.g.a. dess snabbhet. Detta faktum påpekas ofta i litteraturen och kommer även till uttryck i rättsavgöranden. I rättsfallet *Panalpina International Transport Ltd v. Densil Underwear Ltd* argumenterade man i domstolen för att det var just p.g.a. att flyget är snabbt som man valde detta transportmedel. Rättsfallet handlade om en last med varor, speciellt avsedd för julhandeln, och som anlände till sin destination tre veckor för sent vilket inte var i tillräcklig tid inför den stundande julhandeln.³⁵ Eftersom flyget står för en högt utvecklad teknik ställs ett högt krav på att prestationen skall vara korrekt. Till skillnad från sjö- eller vägtransport skall därmed endast mindre avvikelser från tidtabellen tolereras. Till detta skall läggas vår tids höga krav på att effektivt kunna utnyttja tiden. Bedömningen av skälig tid påverkas givetvis också av transportsträckans längd, marknadsföringsuppgifter samt orsakerna till dröjsmålet. Detta skulle exempelvis innebära att vid en resa över Atlanten tolereras en större avvikelse från tidtabellen än vid en resa inom Skandinavien. Det bör också innebära att vid resa till större och hårt trafikerade flygplatser som ofta har trafikbegränsning i luftrummet s.k. ATC restriktioner, skulle större avvikelser tolereras än vid resa till mindre flygplatser.

5.2.2 Dröjsmål eller icke-uppfyllelse?

Som ovan har påpekats har det framförts kritik mot att förordning 261/2004 inte tydligt klargör den rättsliga skillnaden mellan de två begreppen *dröjsmål och icke-uppfyllelse*.³⁶ Det ena begreppet står för en felaktig uppfyllelse av prestationen. Det andra begreppet uttrycker en totalt utebliven prestation.

Montrealkonventionen reglerar endast dröjsmål.³⁷ Montrealkonventionen nämner dock inget om hur ett dröjsmål definieras eller var gränsen mellan

³³ Grönfors, a.a. s. 99

³⁴ Sisula-Tukola, Lena, *Dröjsmålsskador vid passagerartransport*, Finlands juristförbunds förlag AB, Helsingfors 1985.

³⁵ *Panalpina International Transport Ltd v. Densil Underwear Ltd* (1981) Lloyds Rep. 187 QBD Här framgår att transportmedlet är valt p.g.a. dess snabbhet och påverkar därmed bedömningen av dröjsmål och skälig tid.

³⁶ P.P.C. Haanappel, ”The new EU Denied Boarding compensation Regulation of 2004” i *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (2005) s. 26.

³⁷ Se ovan under kapitel 5.1.

ett dröjsmål och icke-uppfyllelse går. Vid konventionstolkning är det givetvis av stor betydelse att fastställa var gränsen går mellan de två begreppen. Faller dröjsmålet in under konventionen är exempelvis ansvaret tvingande till skydd för passageraren. För transportörens del kan det vara en fördel att ha möjlighet att åberopa den summamässiga ansvarsbegränsningen som konventionen medger.³⁸ Under konventionen har man löst dröjsmål eller icke-uppfyllelse utifrån det specifika fallet ifråga med påföljd att en viktig och omfattande internationell rättspraxis har utvecklats.

Var linjen går mellan de två dröjsmålsbegreppen beror på omständigheterna i fallet samt, under vilken nationell domstol som fallet avgjorts. Detta har bl.a. konstaterats i en komparativ studie av Sisula-Tukola, där det visade sig att begreppen tolkas något olika beroende på i vilket land som rättsfallet ska bedömas. Bedömningen av dröjsmålsbegreppet påverkas av den bakomliggande nationella rättens ansvarssystem och hur detta är utformat.³⁹ Vid en rättsjämförelse mellan tysk, fransk och amerikansk rätt visar Sisula-Tukola att fler av de franska dröjsmålsfallen hamnar under konventionen än de tyska och amerikanska.

Tyskland

I tysk rätt har man argumenterat utifrån den enskilde passageraren och omöjlighetsbegreppet. Vid exempelvis nekad ombordstigning blir flygtransporten omöjlig för den enskilde passageraren men planet och den tänkta flygtransporten avgår tidtabellsenligt. En omöjlig prestation är inte ett dröjsmål. Det omöjliga kan inte fördröjas och hamnar därmed utanför konventionen. Vid inställt flyg har bedömningen påverkats av om transportören ordnat kompenserande transport eller inte till passageraren. Har inte den kompenserande transporten genomförts inom en objektivt skälig tid och när inte passageraren längre har något intresse av att flygtransporten skall genomföras, har man bedömt det som icke-uppfyllelse av flygtransportavtalet och behandlat det enligt BGB's bestämmelser. Däremot när det varit möjligt att ordna en kompenserande transport till passageraren har man bedömt fallet som ett dröjsmål och fallet hamnar under artikel 19 i konventionen.

Frankrike

I fransk rätt hamnar såväl överbokning som inställt flyg ofta under konventionen. Dröjsmålsbegreppen är i fransk rätt *inexécution* och *retard*. Vid gränsdragningen mellan de två begreppen undersöker man om prestationen fortfarande var möjlig eller inte. *Inexécution* står i detta sammanhang för en kategorisk vägran av transportören att prestera. Det franska rättsfallet *Robert-Houdin v. Panair do Brasil* citeras ofta i transporträttslig litteratur.⁴⁰ Det ger exempel på franska rättens vida tillämpning av artikel 19 och dröjsmålsbegreppet *inexécution*.

³⁸ Se ovan under kapitel 5.1.

³⁹ Sisula- Tukolas, *Dröjsmålsskador vid passagerartransport*, s. 161

⁴⁰ *Robert-Houdin v. Panair do Brasil*, (1961) 24 R.G.A. 285 (T.G.I. Seine, 9 Juli 1960)

Robert-Houdin reste från Paris till Rom för att sedan fortsätta till Lissabon via Madrid där han skulle regissera och presentera föreställningen "Son et Lumière". P.g.a. motorproblem ställde flygtransportören in flyget mellan Rom och Madrid. Flygtransportören lyckades inte boka om Robert-Houdin och han gick miste om gaget från föreställningen samt, fick ytterligare kostnader. På rättsfallet tillämpades Warszawakonventionen och artikel 19. Enligt den franska begreppsbildningen bedömdes den inställda flygningen endast som en temporär vägran att fullgöra transporten. Flygtransportören vägrade inte kategoriskt att ordna en kompenserande transport, Robert-Houdin hade sannolikt erbjudits en sådan om det varit möjligt.

USA

I USA har man också argumenterat för att inställt flyg bör falla under konventionen och dess tvingande verkan. Domstolen har menat att ansvaret för transportören inte kan vara lindrigare för en grövre förseelse. Konventionen har ändå haft begränsad tillämpning då man i syfte att nå högre skadestånd använt en annorlunda argumentering i amerikansk domstol. Ett principiellt viktigt avgörande från USA och som bedömdes under konventionen är fallet *McMurry v. Capitol International Airways*.⁴¹

McMurrys flyg från Bryssel till New York ställdes in p.g.a. tekniska problem. McMurry ordnade själv en kompenserande transport via Paris samma dag. Senare yrkade han om ersättning från transportören för den betydligt dyrare transporten via Paris. Transportören var dock endast villig att ersätta McMurry för den oanvända och betydligt billigare biljetten. Domstolen fann att Warszawakonventionen var tillämplig. Enligt artikel 19 skulle transportören ansvara för skador som orsakade dröjsmålet. Transportören ansågs ansvarig för den dyrare kompenserande transporten. I enlighet med ansvarsbestämmelsen i art 20.1 hade inte transportören i tillräcklig grad hjälpt käranden att hitta en alternativ transport. Den totala icke-uppfyllelsen av transporten omfattades av konventionens tvingande ansvarsbestämmelse.

Sverige

I Sverige och Norden har man inom transporträtten låtit köplagens begreppsbildning influera tolkningen av dröjsmålsbegreppen. I köplagen skiljer man inte på de två begreppen dröjsmål och icke-uppfyllelse. Dröjsmål föreligger både när godset avlämnas för sent och när det inte avlämnas alls.⁴² Anledningen till dröjsmålet påverkar däremot eventuella påföljder.⁴³ Det juridiska dröjsmålsbegreppet täcker alltså såväl situationer där prestationen utförs med större eller mindre försening, som en total icke-uppfyllelse.

⁴¹ *McMurry v. Capitol International Airways*, Civil Court of the City of New York, 1980 USAvR 1.

⁴² SOU 1976:66 s. 70

⁴³ Prop. 1988/89:76 s. 97

I litteraturen har det svenska dröjsmålsbegreppet kritiserats för att stå för en ”onaturlig begreppsbestämning”⁴⁴ eller ”en juridisk fackterm med helt annan betydelse än enligt vanligt språkbruk”⁴⁵ Rohde har preciserat det svenska dröjsmålsbegreppet och säger att gränsen mellan total icke-uppfyllelse och dröjsmål är klar när man i efterhand får bedöma situationen.⁴⁶ Han menar att man i själva verket måste skilja mellan tre olika situationer:

”Om en prestation icke fullgöres på förfallotiden, vet man ännu icke om den kommer att helt utebli eller om den kommer att fullgöras för sent. Detta har lett till att man använder termen dröjsmål för att beteckna dels detta svävande tillstånd, dels det förhållande att prestationen har skett för sent dels det förhållande att det är avgjort att ingen prestation alls kommer att ske. I de fall då man behöver skilja dessa situationer åt, kan det ske med beteckningarna svävande dröjsmål, temporärt dröjsmål och definitivt dröjsmål.”⁴⁷ Ett svävande dröjsmål avslutas antingen med fullgörelse varigenom dröjsmålet övergår till att vara temporärt eller med att det definitiva dröjsmålet inträder.”

Ytterligare ett begrepp är *anteciperat dröjsmål*, där man innan förfallotiden har anledning att anta att dröjsmål kommer att inträda.

Denna vidsträckta och lite förvillande utformning av begreppet dröjsmål medför att under det svenska systemet tolkas fall in där man i vanligt språkbruk skulle kalla det för en icke-uppfyllelse. Dessa tolkningsresultat skiljer sig därmed från andra rättssystem, exempelvis det kontinentala.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att resultaten kan skilja sig något mellan de olika nationella rättssystemen när dröjsmålsbegreppet skall tolkas. Linjen mellan de två dröjsmålsbegreppen är något oklar. Men av internationella rättsfallsavgöranden kan man ändå utläsa att de olika nationella domstolarna försöker att följa en mer eller mindre enhetlig linje. Under förarbetet till Warszawakonventionen 1929 uppmärksammade man att konventionen inte säger något om icke-uppfyllelse. Förslag fanns att de båda begreppen dröjsmål och icke-uppfyllelse skulle nämnas i dröjsmålsbestämmelserna och falla in under konventionen. Delegaten Ripert gjorde i samband med diskussionen ett uttalande som ofta citeras i litteraturen och i rättsfallsavgöranden. Han ansåg att det inte fanns något intresse av att en internationell konvention skulle reglera total icke-uppfyllelse:

“Si vous avez l’inexécution totale, il n’y a aucun intérêt à avoir une convention internationale; L’expéditeur est dans son pays, il a toutes les recours du droit commun.”⁴⁸

⁴⁴ Karlgren *SvJT* 1963 s. 106

⁴⁵ Hellner *Speciell avtalsrätt I* s. 87

⁴⁶ Rohde, Knut, *Lärobok i obligationsrätt*, sjätte upplagan, Norstedts förlag AB 1986, s. 92

⁴⁷ Rohde, a.a. s. 92

⁴⁸ Grönfors, Kurt, *Tidsfaktorn vid transportavtal*, s. 106

Slutsatsen blev att man höll icke-uppfyllelse utanför konventionen.

5.2.3 Exempel på några rättsavgöranden som fastställt gränsen mellan dröjsmål och icke-uppfyllelse

Här följer några exempel på avgöranden utifrån vilka man kan bilda sig en uppfattning var gränsen går mellan de två dröjsmålsbegreppen.

*Air entreprise SA v Fiat allis France SA*⁴⁹

I ett franskt avgörande från Cour de cassation bedömdes fallet som en *icke-uppfyllelse*. En grupp passagerare skulle åka från Orly-flygplatsen i Paris till Brindisi med avgång kl. 06.30. Retur flygningen skulle avgå från Brindisi påföljande dag 10.00. Tekniska fel gjorde att den beräknade avgångstiden flyttades fram vid upprepade tillfällen. Resesällskapet valde att överge sina resplaner kl. 14.30 då syftet med resan inte längre var aktuellt. Utan att närmare undersöka förhållandena på Orly-flygplatsen bedömde domstolen detta som *inexécution*, icke-uppfyllelse av reseavtalet. Fallet avgjordes därmed under fransk nationell lag och inte under konventionens artikel 19. Troligtvis påverkades bedömningen av att resan var kort och att syftet med resan förlorade sin betydelse p.g.a. förseningen.

*Audrain v. Sté AA inc. Paris CA*⁵⁰

I detta avgörande tillämpade den franska domstolen konventionen och artikel 19. Flygningen som passageraren var inbokad på ställdes in men passageraren ombokades och åkte vid samma tid påföljande dag. Fallet bedömdes som en försening, *dröjsmål*.

*Bui v. Air France*⁵¹

Den franska domstolen följer samma linje i sin bedömning av följande rättsfall av något senare datum. Avgörandet som fastställde *dröjsmål* har utförligt kommenterats i *Révue Française de Droit Aérien*.⁵²

Mme Bui hade organiserat en modevisning i New York för vilket hon hade reserverat 22 platser på en Air France flygning med avgång från Roissy flygplatsen i Paris till New York. Av tekniska orsaker ställdes flygningen in. Passagerarna anlände först dagen efter, 16 timmar försenad, till sin destination JF Kennedy i New York. Mme Bui stämde flygbolaget Air France och krävde skadeståndersättning enligt Code Civils artikel 1147 för de olägenheter som hennes organisation av modevisningen utsatts för.⁵³

⁴⁹ *Air entreprise SA v Fiat allis France SA*, (Cour de Cass, 6 octobre 1992)

⁵⁰ *Audrain v. Sté AA inc. Paris CA*, 8 dec. 1993 (1994) Dalloz jur. 225.

⁵¹ *Bui v. Air France*, (Paris CA, 28 juin 2002)

⁵² Job et Odier, "La responsabilité du transporteur aérien de personnes pour cause de retard.", (2004) 58 *RFDA*.

⁵³ Article 1147 Code civile. *Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêt, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du*

I den första instansen bedömdes fallet som *inexécution* av flygtransporten och Mme Bui tillerkändes den skadeståndsansättning som hon yrkat. Men flygbolaget överklagade och argumenterade för att flygtransporten genomförts, om än med en försening, och att flygbolagets ansvar istället skulle bedömas utifrån bestämmelserna i artikel 19 Warszawakonventionen.⁵⁴

Cour d'Appel i Paris som avgjorde fallet ändrade avgörandet från första instans och bedömde fallet som försening, *retard*. Med motiveringen "*le contrat de transport a bien été exécuté, si même un important retard a affecté l'arrivée à New York.*" Transportavtalet hade genomförts om än med en betydande försening. Flygbolaget tillerkändes dessutom ansvarsbefrielse för förseningen i enlighet med artikel 20 i Warszawakonventionen. Cour d'Appel ansåg att det tekniska felet låg utanför flygbolagets kontroll. Det hade varit omöjligt att förutse det tekniska felet. Air France hade dessutom vidtagit alla åtgärder som var möjliga för att avhjälpa skadan.

I kommentaren till rättsfallet ifrågasätter man inte domstolens avgörande. För det första anser man det i linje med tidigare avgöranden. För det andra genomförs transporten, prestationen, men felaktigt. Flygbolaget har misslyckats i sin huvudsakliga uppgift, att transportera passageraren tidtabellsenligt. Men misslyckandet är endast temporärt. Detta skall skiljas från *total icke-uppfyllelse* av transportavtalet. Man understryker i kommentaren att vid exempelvis tekniska problem som leder till förväntad försening av avgången och där flygtransportören inte kan erbjuda en ersättningsresa har passageraren möjlighet att häva transportavtalet p.g.a. avtalsbrott. Resan blir inte av och flygtransportörens ansvar kan då bedömas utifrån obligationsrättsliga regler under den nationella rätten.

I kommentaren till rättsfallet diskuterar man också tidsbegreppet och den ökade betydelsen som flyget har haft och fortfarande har för näringslivet.

Flyget väljs ofta p.g.a. dess snabbhet. Ett val som givetvis förlorar sitt syfte om flyget försenas. Genom att välja flyget som transportmedel ställer man ett indirekt krav på en snabb transport. Men detta krav på snabbhet är i juridisk mening bara en accessorisk skyldighet för flygbolaget. En fördröjd transport betyder inte total icke-uppfyllelse av kontraktet. Däremot om reseavtalet innehåller en speciell försäkran av flygbolaget att de förbinder sig att prestera på tid, skall förseningen bedömas *in concreto*. I bedömningen skall hänsyn tas till om det är lång eller kort distans, i vilket syfte passageraren reser, varför han valt en speciell transportör, om det är reguljärt- eller charterflyg etc.

retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part.

⁵⁴ Händelsen är från 1998, strax innan Montrealkonventionen antogs.

Paradis v. Ghana Airways Ltd.⁵⁵

Vid en passagerares returflygning från Freetown, Sierra Leone till New York ställdes flygningen in och passageraren ställdes inför en veckas väntetid till dess nästa Ghana Airways flygning skulle gå till New York. Domstolen vidhöll här att fallet skulle bedömas som ett förseningsfall, *dröjsmål*, med förklaringen att ”A passenger cannot convert a mere delay into contractual non-performance by choosing to obtain more punctual performance (by another carrier)”.

Cho v. Korean Air Lines Co Ltd.⁵⁶

I ett fall av nekad ombordstigning behandlades fallet som *dröjsmål* av en amerikansk domstol. Passagerarna fick inte plats på det tilltänkta planet, de fick istället åka med ett flyg tio timmar senare.

Alam v. Pakistan International Airlines Corp.⁵⁷

En familj som hade bekräftad biljett för resa från New Dehli till New York fick sin flygresa inställd och för att familjen skulle slippa vänta i 36 timmar på nästa flygning bokade de om till ett annat flygbolag. Fallet bedömdes som *dröjsmål* och behandlades under artikel 19 i konventionen.

Ratnaswamy v. Air Afrique⁵⁸

En grupp passagerare hade genomfört sex flygsträckor av sju då de på den sjunde och sista delsträckan utsattes för nekad ombordstigning. Alla flygsträckorna utfördes av Air Afrique. Domstolen bedömde fallet som *dröjsmål* med den förklaringen att de övriga sex segmenten av resan hade utförts. Man ansåg sig inte kunna tillerkänna fallet total icke-uppfyllelse.

Vid nekad ombordstigning kan man argumentera för *dröjsmål* enligt artikel 19 i konventionen. En sådan situation är då passageraren accepterar att bokas om och reser med en senare avgång. Annars är ”trenden” att nekad ombordstigning faller utanför konventionens tillämpningsområde.⁵⁹

Wogel v. Mexicana Airlines⁶⁰

Fallet har fått stor uppmärksamhet då man i avgörandet diskuterar definitionen mellan *dröjsmål* och icke-uppfyllelse i detta fall nekad ombordstigning. Paret Wogel nekades ombordstigning på en flygning från Chicago till Acapulco och flygtransportören dömdes till ansvar för kontraktsbrott, *icke-uppfyllelse*. Viktigt för avgörandet var att fastställa att paret aldrig lämnade flygplatsen. I linje med avgörandet i *Wogel* har både tysk och kanadensisk domstol uttalat att de är av samma uppfattning.⁶¹ En

⁵⁵ *Paradis v. Ghana Airways Ltd.* 348 F Supp. 2d 106 (SD NY, 2004), 30Avi 15,806 (affd 2nd Cir, 2006)

⁵⁶ *Cho v. Korean Air Lines Co Ltd.* 28 Avi 15,502 (CD Cal, 2001) Avi

⁵⁷ (SD NY,1995)

⁵⁸ (ND III, 1998)

⁵⁹ Shawcross & Beaumont, *Air law*, (757)

⁶⁰ *Wogel v. Mexicana Airlines*, 821 F 2d 442 (7th Cir, 1987) 20 Avi 18,097

⁶¹ Se not av Schoner, (1979) 4 *Air Law* 111

kanadensisk domstol har i ett avgörande uttalat att man bör hålla nekad ombordstigning utanför konventionen eftersom nekad ombordstigning inte är förbunden med själva flygningen såsom exempelvis en försening är.

Weiss v. El Al Israel Airlines Lt⁶²

Paret Weiss nekades ombordstigning på en flygning från New York till Tel Aviv. Flygbolaget satte upp dem på väntelista till nästa avgång. Men inte heller där lyckades de få en plats. Efter två dagars väntan på flygplatsen valde paret att lösa en biljett med ett annat flygbolag. Fallet avgjordes utanför konventionen och bedömdes som *icke-uppfyllelse*. Avgörande för att fallet avgjordes utanför konventionen verkar vara att flygbolaget inte aktivt hjälpt paret Weiss med en ombokning till en annan Tel Aviv flygning.

I rättsfallet gjorde domstolen en historisk tillbakablick och undersökte hur delegaterna diskuterat förseningsbegreppen vid tiden för antagandet av Warszawakonventionen. Konventionsdelegaterna hade varit av den åsikten att definition av försening och var gränsen skulle gå mellan de två dröjsmålsbegreppen skulle avgöras av de nationella domstolarna. I rättsfallet *Tseng* påpekades att det var viktigt att domstolarna verkade för en enhetlig konventionstolkning.⁶³ Domstolen konstaterade vidare att i de flesta avgöranden efter rättsfallet *Wolgel* har man också verkat för en enhetlig internationell rättstillämpning och följt detta avgörande.

SARL Médical Plus v. SA Sabena World Airlines⁶⁴

Passageraren hade nekats ombordstigning vid en flygplats i Bryssel där denne var bokad på ett flyg vidare till Libreville. Nationell fransk lag applicerades på rättsfallet, d.v.s. *icke-uppfyllelse*. Den franska domstolen sa i sitt avgörande att eftersom flygbolagen använder sig av en medveten överbokningspolicy skall de inte erkännas den ansvarsbegränsning som konventionen medger.

Sammanfattningsvis kan konstateras att i de flesta fall då flygavgången försenas eller då flygavgången helt ställs in och passageraren ombokas till ett annat flyg, bedöms lufttransportörens ansvar utifrån bestämmelserna i konventionen. Bestämmelse om *dröjsmål* appliceras på fallet. Avgörande är hur lufttransportören har hanterat situationen. Om lufttransportören har erbjudit passageraren ett kompenserande resealternativ och aktivt hjälpt till att lösa problemet för den strandsatte resenären, då är sannolikheten att bedömningen sker under konventionsbestämmelserna. Om däremot passageraren trots erbjudande inte längre har något intresse av att fullgöra resan eller då lufttransportören inte aktivt hjälpt passageraren verkar bedömningen falla utanför konventionsbestämmelserna och bedöms som *icke-uppfyllelse*. Nekad ombordstigning följer utarbetad praxis och behandlas i de flesta fall utanför konventionen. Men även här finns undantag. I de fall då passageraren erbjudits en kompenserande resa som

⁶² 433 F Supp 2d 361 (SD NY, 2006) 31 Avi 17,719

⁶³ *El Al Israel Airlines LTD v. Tseng*, 525 U.S.155 (1999).

⁶⁴ *SARL Médical Plus v. SA Sabena World Airlines* (1992), (1993) 36 RFDA 252, (Paris CA, 15 September 1992).

denne har accepterat bedöms även dessa fall som dröjsmål och inte som icke-uppfyllelse.

5.3 Ansvarsperioden vid dröjsmål

Vanligtvis är det mest väsentliga för passageraren att komma fram i tid till bestämmelseorten. För passageraren är det av mindre betydelse i vilken fas av resan som förseningen uppstår. När transportörens ansvar för dröjsmålet skall fastställas är det dock av betydelse hur omfattningen av ansvarsperioden skall tolkas.

Montrealkonventionen anger att ansvarsperioden för lufttransportören vid exempelvis personskador omfattar händelser som inträffar ombord på flygplanet eller vid på- eller avstigningen. Vid dröjsmål är omfattningen av dröjsmålsperioden något annorlunda. I konventionens dröjsmålsartikel talar man om skada till följd av dröjsmål ”vid lufttransport”. Detta har gett upphov till olika tolkningsalternativ. Tre modeller brukar anges som möjliga att argumentera utifrån. Dessa modeller har störst betydelse för ansvarsutformningen under konventionstolkning, men kan också vara av intresse i samband med avgöranden under förordningens artikel 6. Artikel 6 i förordningen talar om när förseningen börjar och denna räknas i förhållande till resans längd angivet i kilometer. Men under vilken period av resan uppstår förseningen? Förutsätter assistans i enlighet med förordningen att passageraren inte har embarkerat planet? Kan flygpassageraren göra förordningens regelverk om assistans med mat och dryck gällande då denne sitter ombord på flygplanet? Vid trafikstörningar i luftrummet försenas ofta avgången efter det att passagerarna har embarkerat planet.

I litteraturen brukar man återge följande tre tolkningsmodeller.⁶⁵

1. I den första modellen uppstår en försening endast när passageraren och bagage är ombord och flygplanet är i luften. Denna modell är numera kategoriskt avvisad av domstolarna. Det skulle göra att perioden för ansvarsutformningen blir för restriktiv. Ansvarsperioden skulle utesluta fall där förseningen uppstår redan innan start eller vid mellanlandning. *Miller* skriver:

*”No carrier has ever challenged his liability as a matter of principle when goods in transit were delayed, whether they were airborne or not at the time of the delay.”*⁶⁶

2. Enligt modell två uppstår försening om passageraren anländer för sent till sin bestämmelseort. Ansvarsperioden för försenat eller inställt flyg skall beräknas från det att ”passagerarrelaterade procedurer” har påbörjats. Ansvarsperioden börjar innan exempelvis embarkering av planet har

⁶⁵ Scawcross & Beaumont, *Air Law*, (1001).

⁶⁶ Miller, Georgette, *Liability in International Air Transport*, s. 158

påbörjats. Något oklart är om det innebär även innan en passagerare anländer till flygplatsen. Detta innebär att ansvarsperioden är något utvidgad och det har argumenterats för teorin i litteraturen.⁶⁷

3. I denna modell anges ansvarsperioden som samtliga fall då passageraren kommer för sent till bestämmelseorten. Ansvarsperioden inkluderar även tid före och efter ankomst till bestämmelseorten och perioden är därför något mer utvidgad än i tolkningsalternativ två. Perioden skall tolkas i enlighet med Montrealkonventionens artikel 19 och artikeln skall läsas i hela sin kontext d.v.s. med referens till artiklarna 17, 18, 22 och 24. Artikel 17 är den artikel som angår passagerare och definierar ansvarsperioden till att ”händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigning eller avstigning”. Men det är vedertaget att definitionen i artikel 19 även innebär försening av exempelvis bagage efter ankomst till bestämmelseorten. Alla dröjsmål behöver inte ha inträffat under transporten. Ibland betonas att dröjsmålsskadan skall vara orsakad av med luftbefordran förbundna typiska risker.⁶⁸ Argument finns därmed för att fall av nekad ombordstigning uteslutits från konventionens tillämpningsområde då det har påpekats att denna typ av skador har varit av organisatorisk art, inte av typiska luftfartsrisker.⁶⁹

I ett tyskt rättsfall från Oberlandsgericht Frankfurt definierade domstolen incheckningsproceduren att falla in under embarkeringsproceduren och tolkades därmed in under flygbolagets ansvarsperiod.

Fallet handlade om en passagerare som skulle flyga från Durban via Johannesburg till Frankfurt. Flygresan hade bokats hos South African Airways, men Lufthansa utförde flygningen. När passageraren ankom till flygplatsen ställde han sig i kö för att checka in sitt bagage hos South African Airways, hos vilka han löst flygbiljetten. Efter att ha väntat i en timme för att checka in sitt bagage fick han av South African Airways personalen veta att han skulle checka in hos Lufthansa istället. När han slutligen kom fram till rätt incheckningsdisk hade Lufthansa stängt flygavgången då avgångstid passerats.⁷⁰

Ytterligare ett exempel på ett rättsfall där ansvarsperioden har fastställts är i rättsfallet *Brunwasser v Trans World Airlines*. I detta fall ansåg domstolen inte att flygbolaget var ansvarigt då skadan föll utanför ansvarsperioden.⁷¹

⁶⁷ Grönfors, Kurt, *Tidsfaktorn vid transportavtal*, s. 95, samt i SOU 1936:54 s.48 ”Dröjsmål vid luftbefordran måste städse anses föreligga, om fartyget icke är i rätt tid på bestämmelseorten. Likgiltigt är ur denna synpunkt, om förseningen beror på att fartyget inte har avgått i rätt tid, på otillräcklig fart under flygningen eller på ej medgivna avbrott under resan” och i följande stycke konstateras att motsvarigheten ”till §18 andra stycket såvitt angår dröjsmål icke har upptagits i konventionen, ehuru en liknande regel här kunde synas befogad och varit ifrågasatt”

⁶⁸ Tyskt rättsfall BGH 28. 9. 1978.

⁶⁹ Sisula-Tukolas, Lena, *Dröjsmålsskador vid passagerartransport*, s. 172.

⁷⁰ Oberlandsgericht Frankfurt, 5 Augusti 2005, rättsfall No 19 U 5705; 2006 ReiseRecht aktuell 34

⁷¹ *Brunwasser v Trans World Airlines*, 541 Supp 1338 WD Pa 1982) 17 Avi 17,723

Paret Brunwasser hade bokat en resa från Pittsburg till London. Flyget ställdes in. Paret fick besked om den inställda avgången tre månader i förväg och att de hade bokats om till en annan avgång samma dag. Paret gjorde ändå gällande att flygbolaget var ansvariga för dröjsmål i enlighet med artikel 19 i konventionen. Domstolen behandlade fallet som dröjsmål enligt artikel 19 i konventionen. Ansvarsperioden fastställde de genom att applicera artikel 18 på fallet.⁷² I avgörandet sa de att även om paret Brunwasser lidit skada till följd av den inställda flygavgången hade den skadan inget samband med flygningen som sådan.

5.4 Ansvarsgrund vid dröjsmål

Ansvarsprinciperna vid dröjsmål skiljer sig mellan förordningen och Montrealkonventionen. Förordningens bestämmelser är tvingande till passagerarens förmån (**artikel 15**) och det är bara vid inställt flyg som ansvarsbegränsning medges vid s.k. *extraordinära omständigheter* (**artikel 5.3**). I förordningens **skäl 14 och 15** ges en indikation på när *extraordinära omständigheter* anses föreligga. Exempel på sådana omständigheter är politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker. Även en situation då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt förskjuts anses som extraordinär omständighet. I **skäl 14** hänvisar man angående skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen och extraordinära omständigheter till ”liksom i Montrealkonventionen” vilket bör betyda att man kan titta på konventionspraxis för motsvarande tolkning av transportörens ansvar under förordningen.

Montrealkonventionen reglerar ansvaret vid försening i artikel 19.⁷³ Enligt bestämmelserna är ansvaret utformat som ett kontrollansvar för transportören. Detta innebär att transportören är ansvarig om han eller hon inte kan visa att alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan vidtagits eller att sådana åtgärder inte kunnat vidtas. Här skall tilläggas att det är viktigt att passageraren kan visa att en eventuell skada uppstod genom förseningen. Exempel från några rättsfallsavgöranden får belysa hur man tolkat konventionens bestämmelser om flygtransportörs ansvar.⁷⁴

⁷² Montrealkonventionen artikel 18.1, ”Transportören ansvarar om gods förstörts, förlorats eller skadats under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat under lufttransporten.”

⁷³ Artikel 19 – Försening

”Transportören ansvarar för skador till följd av en försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Transportören ansvarar dock inte för sådana skador om transportören visar att denne eller dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det varit omöjligt att vidta sådana åtgärder.”

⁷⁴ Rättsfallen är hämtade från Schawcross & Beaumont, *Air Law*, (1005,1007)

Abnett v. British Airways⁷⁵

Abnett skulle resa sträckan London – Kuala Lumpur via Kuwait. Gulfkriget hade precis startat och i samband med den irakiska truppinvasjonen i Kuwait blev hon kvarhållen där. Efter det att hon slutligen frigivits åkte hon tillbaka till London. Hon kom aldrig fram till den avsedda destinationen Kuala Lumpur. Hon överklagade händelsen som en försening enligt artikel 19 i konventionen och att hon hade lidit skada genom förlorad ekonomisk ersättning. Domstolen avtog Abnetts överklagan. För det första ansåg man inte förseningen falla under konventionen, hon fullföljde aldrig sina resplaner. För det andra ansåg man att hennes fångenskap i Kuwait var orsak till den ekonomiska skada hon hade lidit och inte något som flygbolaget British Airways var upphov till eller kunnat avhjälpa.

CFJamil v. Kuwait Airways Corp.⁷⁶

Även i detta fall bedömdes flygtransportören fri från ansvar p.g.a. politisk instabilitet i landet. I samband med att regeringen föll i Kuwait hade käranden efter en fyra dagar lång försening gått miste om ett prospekteringskontrakt. Han krävde skadestånd på 10 miljoner dollar av flygbolaget.

Jean-Baptiste v. Air Inter⁷⁷

Jean-Baptiste, advokat med tjänstgöring i Paris hade valt att bo 800 km från den franska huvudstaden. Han pendlade mellan arbetet och bostaden genom att flyga med Air-Inter med vilka han hade löst ett säsongskort. Efter att ha utsatts för upprepade förseningar överklagade han till domstol. Domstolen undersökte varje enskilt fall av försening och fann inte flygbolaget ansvarigt i något av fallen. Varken försening p.g.a. restriktioner i luftrummet, strejk eller bestämmelser om flygpersonalens viloperioder ansågs utgöra tillräcklig grund för flygtransportörens ansvar då förseningarna grundade sig på myndighetsbeslut.

Peralta v. Continental Airlines Inc⁷⁸.

En försening på några timmar resulterade i en missad affärsuppställning. Men domstolen ansåg inte att skadeståndersättning kunde utdömas då den ekonomiska förlusten inte kunde förutses.

⁷⁵ *Abnett v. British Airways, plc* (1994) 1 ASLR 1 (Outer House)

⁷⁶ *CF Jamail v. Kuwait Airways Corp.* 773 F Supp 482 (DC, 1991)

⁷⁷ *Jean-Baptiste v. Air Inter*, Evry, 5 March 1990, (1990) 44 RFDA 219.

⁷⁸ *Peralta v. Continental Airlines Inc* (ND cal.1999)

5.5 Förordning 261/2004 och bestämmelsen om ansvarsfrihet vid ”extraordinära omständigheter”

I förordningens **artikel 5** finns bestämmelser om flygtransportörens ansvar vid inställt flyg. Detta ansvar begränsas av regleringen i **artikel 5.3** som stadgar att ”Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt **artikel 7**, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits”. I förordningens **artikel 17** stadgas att kommissionen senast den 1 januari 2007 ska rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och resultatet av förordningen. I denna rapport skriver kommissionen att ansvarsbegränsningen ”extraordinära omständigheter” verkar ständigt vara föremål för tvister mellan passagerarna, flygbolagen och de nationella tillsynsorganen. Kommissionen säger vidare i sin rapport att de överväger att eventuellt utfärda allmänna riktlinjer om tolkningen av begreppet.⁷⁹ I meddelandet skriver också kommissionen att en del passagerare har uttryckt oro för att flygbolagen klassificerar om en inställd flygning till en stor försening för att undvika att behöva betala ut ekonomisk kompensation.⁸⁰ Några tecken på att detta skulle vara fallet har dock inte konstaterats.

Om flygavgången ställts in av tekniska orsaker kan flygbolaget åberopa ansvarsbefrielse enligt 5.3 och att inställningen berodde på en ”extraordinär omständighet” som inte hade kunnat förutses. Misstanke om att ett flygbolag hade klassificerat om en inställd flygning p.g.a. kommersiella orsaker till att flygningen ställts in p.g.a. tekniska skäl var grund till begäran om ett förhandsavgörande av EG-domstolen i ett mål framställt av Östre Landsret i Danmark den 21 september 2006.⁸¹ Bakgrund för målet var passagerare Kramme med sällskap som skulle resa med SAS kvällsflyg från Paris till Köpenhamn. Strax före flygets avgång från Köpenhamn ställdes flyget in p.g.a. ett plötsligt uppkommet ljud från flygplanets noshjul. Med den påföljd att även flygplanets planerade returflygning till Köpenhamn från Paris ställdes in. Kramme med sällskap ombokades till en avgång påföljande dag. I enlighet med förordningens artikel 5 om att passageraren skall erbjudas assistans vid inställd flygning, ersatte SAS Kramme enligt artikel 8 och artikel 9, d.v.s. han ombokades till en annan flygavgång samt inkvarterades på hotell och ersattes för utgifter i samband med förseningen. SAS vägrade dock att utbetala kompensation enligt förordningens artikel 7 då de åberopade att det tekniska problemet var av en extraordinär omständighet som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Kramme valde att överklaga saken till dansk domstol.

⁷⁹ EU dokument KOM(2007) 168 slutlig, s.11

⁸⁰ EU document KOM (2007) 168 slutlig, s. 5

⁸¹ Rättsfall C-396/06, *Eivind Kramme mot SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S*

Krammes argumentation i domstolen gick ut på att den inställda flygningen berodde på kommersiella orsaker. Av flygets 150 stolar hade bara 69 stolar bokats på flygningen Paris-Köpenhamn. Han hävdade vidare att enligt förordningen skall inte ett tekniskt problem anses vara en extraordinär omständighet samt att den SAS-dokumentation som SAS påvisade i målet inte var tillräcklig för bevisning. SAS å sin sida hänvisade till skäl 14 och 15 i förordningens preambel att förordningen skall tolkas liksom i Montrealkonventionen och att ett tekniskt problem kan utgöra en säkerhetsrisk för flygningen och att det därmed är en extraordinär omständighet. Vid domstolsförhandlingen visade SAS upp flygplanets loggbok med dokumentation över den tekniska översyn som gjorts av flygplanet. Ljudet från noshjulet hade orsakats av en till noshjulet tillhörande lucka. Efter justering försvann ljudet. SAS påpekade också i målet att bolaget inte hade haft kapacitet att ersätta flygplanet med ett annat då åtta av bolagets flygplan den dagen redan tagits ur trafik p.g.a tekniska problem. Parterna valde att hänskjuta frågan hur förordningens ”extraordinära omständigheter” skall tolkas, vidare till EG-domstolen.

I målet har följande tolkningsfrågor framställts:

1. Om ett flygplan tas ur drift till följd av tekniska problem och detta medför att en flygning måste ställas in, föreligger det då en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i 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?
2. För det fall den första frågan besvaras jakande, vilka rimliga åtgärder skall ett lufttrafikföretag då vidta enligt förordningen för att undvika att ställa in flygningen till följd av tekniska problem?
3. För det fall den första frågan besvaras jakande, har ett lufttrafikföretag då vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika att ställa in en flygning i enlighet med förordningen om det kan konstateras att det inte finns några lediga flygplan som kan sättas in på en flyglinje som ett flygplan som tagits ur drift p.g.a tekniska problem var avsett att trafikera?
4. För det fall den första frågan besvaras jakande, har det då någon betydelse att dokumentationen för det de tekniska problem som åberopas av lufttrafikföretaget endast härrör från lufttrafikföretaget självt?

I väntan på ett avgörande från EG-domstolen i mål C-396/06, Kramme mot SAS, får några avgöranden från den svenska Allmänna Reklamationsnämnden, ARN, utgöra exempel på hur man tidigare har tolkat förordningens artikel 5.⁸² ARN är det organ som svenska flygresenärer kan vända sig till för att få sina tvister prövade. Dess huvuduppgift är att pröva

⁸² <http://www.arn.se>

tvister mellan konsumenter och näringsidkare. Nämnden lämnar sedan rekommendationer om hur en tvist bör lösas. Nämndens beslut är inte bindande för parterna men flertalet av näringsidkare följer nämndens avgöranden. De första fyra avgörandena som följer här nedan är exempel på hur nämnden har tolkat extraordinära omständigheter vid inställt flyg. De två sista exemplifierar betydelsen av att lufttrafikföretaget informerar passageraren och bokar om flygbiljetten inom en rimlig tid för att undgå skyldighet att betala kompensation till passageraren.

Avgörande 2005-8249 Vid en planerad flygning från Stockholm till New York stannade plötsligt flygplanets ena motor på väg ut till startbanan och flygningen fick ställas in. Nämnden bedömde fallet som en extraordinär omständighet och befriade företaget från ersättningsskyldighet enligt förordningens artikel 5.3. Nämnden jämförde situationen med Montrealkonventionens bestämmelse om ansvarsfrihet för situationer som är utanför transportörens kontroll och rådighet. Ett tekniskt problem behöver inte utesluta transportörens ansvar men det avgörande är om det tekniska problemet kan betraktas som normalt och förutsebart och om företaget undvikit eller vidtagit alla åtgärder för att åtgärda ett problem. I fallet visade utredningen att felet hänförde sig till motorn som sådan och inte till underhåll och skötsel. Felet hade inte kunnat förutses.

Avgörande 2005-6811 Lufttrafikföretaget ställde in en planerad flygning då ett plötsligt läckage från en bränsletank hade uppstått under en annan reparation av flygplanet. Vid nämndens prövning hur det aktuella planet hade underhållits lyckades inte lufttrafikföretaget visa att händelsen var av sådan oförutsebarhet att det utgjorde en extraordinär omständighet som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Företaget ansågs ansvarig för den inställda avgången.

Avgörande 2005-7995 Vid motorbyte på ett plan hade dess batterier laddats ur men de hade inte kunnat laddas i tid till den flygning som skulle utföras av flygplanet och flygningen ställdes in. Nämnden ansåg inte att det var en extraordinär omständighet. Flygbolaget ålades att utöver kompensation enligt artikel 8 och 9 även betala kompensationsersättning enligt förordningens artikel 7 till den yrkande passageraren.

Avgörande 2005-2884 Passageraren hade bokat en flygning från Göteborg till Florens via Paris. P.g.a. en flygledarstrejk i Paris ställdes flygningen in. Nämnden påpekar i avgörandet att även om flygningen ställs in p.g.a. extraordinära omständigheter som inte hade kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder vidtagits, är flygbolaget enligt förordningen skyldig att erbjuda assistans enligt artikel 8 och artikel 9. Men kompensationsersättning betalades inte ut.

Avgörande 2006-0535 Passagerarens flyg ställdes in. I detta fall bedömde nämnden att ingen kompensation enligt artikel 7 skulle betalas ut till följd av den inställda flygningen. Passageraren hade ombokats till en annan flygavgång och anlände till sin destination mindre än två timmar senare.

Avgörande 2005-2855 Passageraren hade bokat en tur och retur flygning från Stockholm till Rom. Dagen före avresan aviserades passageraren om att returflygningen till Stockholm hade ställts in och att de var ombokade på en flygavgång 4 timmar och 20 minuter tidigare. Passageraren yrkade

komensation om 400 euro enligt artikel 7 i förordningen. Nämnden ansåg att passageraren var berättigad till yrkat belopp då passageraren hade underrättats om den inställda flygningen mindre än en vecka innan den tidtabellsenliga avgången och ombokningen innebar avresa mer än en timme tidigare. (**Artikel 5.1 iii**)

Sammanfattning

I motiveringen till de olika avgörandena från Allmänna

Reklamationsnämnden återkommer man ofta till att ett tekniskt problem som innebär att flygplanet måste tas ur drift, med påföljd att flygningen ställs in, inte automatiskt behöver utesluta flygtransportörens ansvar. Ett normalt och förutsebart tekniskt problem, där man inte kan visa att alla åtgärder vidtagits för att åtgärda det tekniska felet, innebär ansvar för flygbolaget. Nämnden lägger här vikt vid flygbolagets underhåll och skötsel av flygplanet. Vilket betyder att flygbolaget måste visa all dokumentation tillhörande flygplanet, för att nämnden skall kunna fastställa om det tekniska problemet är en extraordinär omständighet som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Nämnden anser också att det är viktigt att det tekniska underhållet av flygplanet följer eventuella instruktioner från flygplanskonstruktör.

6 Analys

6.1 Inledning

Warszawakonventionen tillkom 1929 i syfte att fastställa gemensamma bestämmelser om internationell luftbefordran. Konventionens bestämmelser reglerar ansvarsförhållandet mellan passageraren och lufttrafikföretaget och ligger till grund för eventuella skadeståndsanspråk. Warszawakonventionen har reviderats vid ett flertal tillfällen. Det första ändringsprotokollet antogs i Haag 1955, det s.k. Haagprotokollet. Förutom de ändringsprotokoll som antogs 1971 och 1975 tillkom en tilläggskonvention 1961, den s.k. Guadalajarakonventionen. Tillsammans bildar dessa det s.k. Warsawsystemet. Montrealkonventionen, antagen 1999, är en konsolidering och en modernisering av den civilrättsliga internationella regleringen av lufttransporter. Sammanfattningsvis innebär Montrealkonventionen en förbättring av flygpassagerarnas ersättningsrättsliga skydd.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 innebär ytterligare en lagstiftning i syfte att skydda flygpassageraren. Förordningen har utsatts för kritik, bl.a. för att den inte är klar och tydlig i definitioner av begrepp samt att den innehåller bestämmelser som redan regleras i Montrealkonventionen. Här nedan följer en analys av förordningens delar som skapar svårigheter i tolkningen av nekad ombordstigning, inställda eller kraftigt försenade flygningar. Förordningen innehåller inte klara definitioner eller bestämda tolkningslinjer vad avser vissa centrala begrepp. Detta leder till att rättstillämpningen av förordningen kan skilja sig mellan de olika medlemsländerna. Målet att införa enhetliga och gemensamma regler för flygpassagerarna i EU vid inställda eller kraftigt försenade flygningar har därmed misslyckats.

6.2 Nekad ombordstigning

Den passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning har förutom rätt till återbetalning eller ombokning av biljetten, rätt att omedelbart kompenseras (**artikel 4.3**) med en kontant utbetalning på mellan 250-600 euro beroende på resans längd räknat i kilometer (**artikel 7**). Denna kompensationsutbetalning kan komma att halveras i det fall passageraren erbjuds ombokning och den nya ankomsttiden inte överstiger viss angiven tid enligt **artikel 7.2**. Givetvis är det för flygbolaget det mest förmånliga att kompensationsutbetalningen görs i resevouchers eller andra förmåner som genererar tillbaka intäkter till företaget. Notera här att förordningens bestämmelser anger att i det fall kompensationsersättningen utbetalas i resevouchers eller annan förmån skall passagerarens samtycke inhämtas

skriftligen (**artikel 7.3**). Denna bestämmelse om skriftligt samtycke av passageraren gäller också vid en eventuell återbetalning av biljetten.

Bestämmelsen ”nekad ombordstigning” anger att när det finns en rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas skall en förfrågan göras efter frivilliga som är beredda att avstå sin platsreservation. I utbyte mot att frivilligt avstå sin platsreservation skall den passageraren erbjudas assistans med återbetalning eller ombokning. Däremot har inte den som frivilligt avstår sin plats rätt till kompensationsutbetalning. Lufttrafikföretaget skall komma överens med den passageraren om förmån i utbyte mot platsreservationen.

I den sammanställning av inrapporterade klagomål från flygpassagerare som Konsument Europas nätverk publicerade ett år efter förordningens ikraftträdande, framgår att nekad ombordstigning står för den minsta andelen av klagomål.⁸³ En omedelbar förklaring kan vara att kommersiell överbokning har minskat hos de reguljära lufttrafikföretagen. En stor del av de biljetter som säljs idag är s.k. lågprisbiljetter som inte medger återbetalning till kunden i de fall den bokade flygbiljetten inte används. Offentlig och tillgänglig statistik finns inte avseende nekad ombordstigning, eftersom denna fråga ofta är en del av lufttrafikföretagets enskilda och kommersiella affärsstrategi men möjligen är det så att efterfrågan på de flexibla och ombokningsbara biljetterna inte är lika stor idag som exempelvis på 80- respektive 90-talet, då den första gemenskapsrättsliga regleringen antogs avseende nekad ombordstigning. Detta gör att den strategi som utnyttjades av lufttrafikföretagen att sälja flygstolar utöver vad kapaciteten medgav för att försäkra sig om att alla platsresurser utnyttjades, inte är av samma aktualitet idag. År 1991 antogs förordning (EEG) 295/91 om gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på lufttrafikfartyg.⁸⁴ Bestämmelsen speglar den tidens behov av en sådan reglering. I dag är förseningar i flygtrafiken ett av de största problemen för flygpassageraren, vars följderna den aktuella förordningen försöker att mildra.

I den utvärdering av förordningen som kommissionen nyligen publicerat, konstaterar man att flygbolagen i stort sett verkar följa reglerna avseende nekad ombordstigning.⁸⁵ Emellertid finns fall inrapporterade att det inte gjorts förfrågan efter frivilliga passagerare som är villiga att avstå sin erhållna platsreservation till förmån för en annan passagerare som har nekats ombordstigning. En möjlig förklaring kan vara att tiden inte alltid medger detta. Vid den fas då ombordstigningen har börjat är det viktigt att snabbt färdigställa flygningen med tillhörande passagerarlistor och bagage, för att i tid vara klar till flygavgångens tilldelade starttid. Vid en flygavgång som har

⁸³ <http://www.konsumenteuropa.se> ”Air Passenger Rights: Consumer complaints 2005” s. 6

⁸⁴ Förordning (EEG) 295/91 av den 4 februari 1991, offentliggjord i EGT L 036. Upphävd genom förordning 261/2004.

⁸⁵ KOM (2007) 0168 slutlig, Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet.

många anslutande passagerare från andra flygningar är det ibland först vid ombordstigningens slutskede som den slutgiltiga platssituationen kan överblickas.

6.3 Inställd flygning - icke uppfyllelse

Bestämmelser avseende lufttransportörens ansvar vid inställd flygning finns i förordningens **artikel 5**. Förutom att passageraren skall erbjudas assistans enligt **artikel 8** med återbetalning eller ombokning av biljetten samt service enligt **artikel 9**, skall passageraren kompensationsersättas enligt **artikel 7**. Lufttrafikföretaget är däremot inte skyldigt att betala ut ekonomisk kompensation om den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter (**artikel 5.3**). Exempel på extraordinär omständighet är politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden, säkerhetsrisker, strejker etc. Omständigheter som känns igen från Montrealkonventionens artikel 19 och ansvarsbegränsning vid dröjsmål, vilket också förordningen hänvisar till i **skäl 14**. Till skillnad från Montrealkonventionen behöver däremot inte passageraren påvisa att denne har lidit någon skada för att få ekonomisk kompensation.

Kommissionen säger i sitt meddelande till Europaparlamentet och rådet om förordningen att det har visat sig att flygbolagen i de flesta fall återoppar extraordinär omständighet vid inställt flyg för att slippa betala kompensation till passagerarna och att de nationella tillsynsorganen inte sätter press på flygbolagen i denna fråga.⁸⁶ Med hänvisning till kapitel 5.5 och det som refererats ovan om extraordinära omständigheter är det den bestämmelse som leder till flest tvister mellan passagerare, flygbolagen och de nationella tillsynsorganen. Tolkningen av begreppen vid inställd flygning försvåras ytterligare av att förordningen inte tydligt skiljer på inställda flygningar och förseningar. När man studerar kommissionens uppföljningsrapport av förordningen framgår det att vid inställda respektive försenade flygningar ämnar man inte använda sig av samma tolkningskriterier av de två dröjsmålsbegreppen som vid konventionstolkning. I rapporten ger kommissionen exempel på en situation som enligt dem är en felaktig tolkning av förordningen. Ett lufttrafikföretag hade ”skjutit upp” en flygavgång med 48 timmar och benämnt den som försening trots att det i skälva verket var en inställd flygning p.g.a. tekniska orsaker.⁸⁷

Vid konventionstolkning är det fullt möjligt att tolka en inställd flygavgång p.g.a. tekniska problem som en försening, dröjsmål. Vid konventionstolkning undersöker man om det gentemot kunden ifråga innebar en inställd eller en försenad resa. Man undersöker också huruvida lufttrafikföretaget aktivt hjälpt till att lösa situationen för passageraren med exempelvis möjlighet till ombokning samt om syftet med resan fortfarande

⁸⁶ KOM (2007) 0168 slutlig s. 7, Meddelande från Kommissionen till Europaparlamentet och rådet.

⁸⁷ KOM (2007)0168 slutlig s. 10

finns kvar för passageraren efter en lång försening.⁸⁸ Utifrån detta bestämmer man sedan om dröjsmålet är en försening eller inställd flygning, d.v.s. dröjsmål eller icke-uppfyllelse. Notera att Montrealkonventionen inte innehåller bestämmelser för icke-uppfyllelse av reseavtalet. Därefter bestäms ansvarsfrågan som beaktar om passageraren lidit skada av dröjsmålet, och om transportören vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det varit omöjligt att vidta sådana åtgärder. Vilket motsvarar förordningens bestämmelser om ansvarsfrihet vid extraordinära omständigheter.

Under Warszawakonventionen finns en lång och välutarbetad internationell rättspraxis där man i de nationella domstolarna försöker att tillämpa artikel 19 och dröjsmålsfrågan så enhetligt som möjligt. Rättstillämpningen av förordningen försvåras av att man inte tar hänsyn till denna praxis. Kommissionen efterlyser i sin rapport att mer exakta kriterier bör utarbetas för att kunna skilja på förseningar och inställda flygningar. Kommissionen borde istället efterlysa att förordningen skall tolkas enligt de kriterier som har arbetats fram vid konventionstolkning. En enhetlig tolkning av begreppen skulle också underlätta för de lufttrafikföretag som är registrerade i ett tredje land, och som omfattas av förordningen då de opererar utifrån ett EU-land.

Om en flygning ställs in har den berörda passageraren rätt till kompensation enligt **artikel 7**, om inte passageraren har informerats innan och då inom vissa av förordningen fastställda tidsintervaller (**artikel 5.3c**). Det är det lufttrafikföretag som utför flygningen som har skyldighet att informera passageraren om en eventuellt inställd flygning och om passageraren ombokats till en annan flygavgång (**artikel 5.4** samt **skäl 7**). Problem kan uppstå vid s.k. code-share flygning då inte alltid det lufttrafikföretag som utför flygningen har tillgång till kontaktinformation för passageraren ifråga. För att ge lufttrafikföretaget en chans att följa bestämmelserna i förordningen bör detta tydligt påpekas. Detta kan då avhandlas vid exempelvis upprättandet av code-share avtalet.

Som tidigare har påpekats behöver inte passageraren påvisa att han lidit någon skada för att erhålla kompensation vid inställd flygning. Dessutom beräknas kompensationens storlek i förhållande till flygningens längd och inte i förhållande till det pris som passageraren betalat för flygbiljetten. En inställd flygning där lufttrafikföretaget inte kan åberopa en extraordinär omständighet som orsak till den inställda flygningen kan därmed komma att betyda en stor ekonomisk belastning. En utgift som dessutom inte alltid står i relation till det biljettpris som passageraren har betalat för flygresan. Genom att anta förordning 261/2004 har man för avsikt att minska de problem och olägenheter för passagerare som inställda flygningar innebär. (**skäl 12**). Detta hoppas man kunna uppnå genom att införa påföljder för lufttrafikföretagen som är effektiva och avskräckande (**skäl 21**). Kommissionens syfte med att införa så stränga och ekonomiskt kännbara

⁸⁸ Se ovan under kapitel 5.2.2 där kapitlet avslutas med en kort sammanfattning av hur man inom rättstillämpningen avgjort gränsen mellan dröjsmål och icke-uppfyllelse.

regler bör istället vara att försöka komma åt olägenheter som exempelvis när ett lufttrafikföretag ställer in flygningen p.g.a. kommersiella orsaker.

Lufttrafikföretagen konkurrerar idag under hårda ekonomiska villkor med pressade tidsscheman för att få ut den bästa lönsamheten. Frågan är om den stränga regleringen även kan få en oönskad effekt som påverkar viktiga säkerhetsfrågor. Den internationella och kommersiella luftfarten omgärdas av stränga säkerhetsföreskrifter. Dessa säkerhetsföreskrifter är ofta försedda med goda marginaler. Misstanke finns att lufttrafikföretagen ibland använder dessa säkerhetsmarginaler för att genomföra en flygning och därmed undgå kompensationsutbetalningar till passagerarna eller andra ekonomiskt kännbara kostnader. Detta trots att en brist i flygsäkerheten, exempelvis ett tekniskt problem, kan åberopas som en extraordinär omständighet vid inställt flyg och befria lufttrafikföretaget från skyldigheten att betala kompensation enligt förordningen. Att åberopa ett tekniskt problem innebär däremot inte automatiskt att lufttrafikföretaget går fri från ansvar. Vid bedömningen tittar man på om det var ett tekniskt problem som kunde ha upptäckts vid en teknisk översyn och om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Följande händelse är exempel på en situation då man inte kunde ha åberopat extraordinära omständigheter för att undgå ansvar. Det är också exempel på en situation där man ”använder säkerhetsmarginalen”.

Vid en flygning från Europa till USA upptäcker flygplanets mekaniker strax före start att flygplanets automatiska bromssystem är ur funktion. Man beslutar ändå att flyga till USA utan att åtgärda bromssystemet eftersom den totala bromseffekten är tillräcklig för de goda väderförhållandena som är på sträckan. Efter landning i USA och ett kort markuppehåll skall därefter flygplanet flyga tillbaka till Europa. Den nya besättningen går igenom nattens väderförhållanden på flygsträckan. Man finner att en av flygsträckans alternativa landningsflygplatser, på Island, drabbats av snöstorm. Flygplanets bromseffekt är inte tillräcklig för en eventuell landning i snöstorm. Kaptenen väljer att ställa in flygningen då det inte finns tillgång till reservdelar för att åtgärda felet på flygplanets bromssystem. Hemmastationen i Europa kontaktas och kaptenen meddelar sitt beslut som följer säkerhetsföreskrifterna. Detta är för lufttrafikföretaget ett ekonomiskt kännbart beslut. Alla passagerare skall inkvarteras på hotell och passagerarna skall erbjudas måltider. Om man jämför med de avgöranden från ARN som refererats ovan under kapitel 5.5, kommer man sannolikt att behandla fallet som en inställd flygning och passagerarna har därmed också rätt till kompensation på 600 euro vardera, oavsett om de lidit skada. Man kunde ha undvikit denna omständighet om alla rimliga åtgärder hade vidtagits på hemmastationen i Europa. Hemmastationen försöker att in i det sista påverka kaptenen att inte ställa in flygningen då väderutsikterna säger att förhållandena sannolikt förbättrats på Island vid den tid som flygningen skall passera. Kaptenen väljer denna gång att strikt följa säkerhetsföreskrifterna.

I Tyskland diskuterar man om det överhuvudtaget skall vara möjligt att åberopa tekniska problem som en extraordinär omständighet vid inställd

flygning. Förordningens **artikel 14** stadgar att extraordinär omständighet kan vara sådan omständighet såsom ”oförutsedda brister i flygsäkerheten”. Vissa jurister hävdar att ett tekniskt problem är just en sådan säkerhetsbrist. I kommentar till ett tyskt rättsavgörande skriver Ronald Schmidt att tekniska problem som motorproblem och läckage av olja är en fråga om luftvärdighet för flygplanet i fråga och inte en flygsäkerhetsfråga.⁸⁹ Flygsäkerhet handlar om att ha en hög säkerhetsnivå ombord såsom fungerande utrymningsmöjligheter, säkerhetsinformation till passagerarna, fungerande syrgasmasker etc. Utifrån denna definition innebär flygsäkerhet även att flygplanet ska vara bemannat med rätt antal och för flygplanstypen särskilt utbildad kabinpersonal och att piloternas arbetstider enligt luftfartslagen har respekterats.

Luftfartslagen definierar luftvärdighet i kapitel 3:1 § 2st:

”Ett luftfartyg anses luftvärdigt, om det är konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd på ett sådant sätt samt har sådana flygegenskaper att säkerhetens krav är uppfyllda.”

Luftvärdighet är därmed vissa krav på egenskaper hos flygplanet som skall vara uppfyllda. För att ett flygplan skall anses som fullt luftvärdigt skall exempelvis lufttrafikföretaget inom olika tidsintervaller utföra en obligatorisk teknisk översyn av flygplanet. Om den tekniska översynen inte utförs inom en på förhand definierad tidsintervall är flygplanet ifråga inte längre luftvärdigt och har inte behörighet att flyga. Definitionen av luftvärdighet bör dessutom vara beroende av i vilken situation man prövar flygplanets luftvärdighet. I det ovan nämnda exempel där flygningen avgick från Europa till USA trots att det automatiska bromssystemet inte fungerade var möjligt utan att det inverkad på flygplanets luftvärdighet eftersom den totala bromseffekten inte påverkades p.g.a. goda väderförhållanden. Däremot var flygplanet inte luftvärdigt på sträckan från USA till Europa eftersom den totala bromseffekten inte var tillräcklig i motsatta väderförhållanden.

Ronald Schmidt menar att flygplanets luftvärdighet skall skiljas från begreppet flygsäkerhet. Därmed skall man om lufttrafikföretaget vid inställd flygning åberopar extraordinära omständigheter först bestämma om orsaken till den inställda flygningen berodde på en oförutsedd brist i flygsäkerheten enligt definitionen ovan eller om orsaken är ett tekniskt problem. Om den inställda flygningen är orsakad av ett tekniskt problem är det en fråga om flygplanets luftvärdighet och det tekniska problemet utgör inte en extraordinär omständighet enligt skäl 14 i förordningen. Lufttrafikföretaget kan därmed inte åberopa ansvarsbegränsning enligt artikel 5.3. Om däremot den inställda flygningen beror på en oförutsedd brist i flygsäkerheten kan lufttrafikföretaget åberopa artikel 5.3 och att det beror på en extraordinär omständighet som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Exempel på en sådan situation kan vara att en av flygplanets besättningsmedlemmar plötsligt blir sjuk vid en flygning från

⁸⁹ *Air&Space Law*, vol.XXXI/6 Nov 2006, s. 460, Amstgericht Hamburg, 28 February 2006, case no. 18B C 329/05; 2006 ReiseRecht aktuell 135.

USA till Europa och en ny besättningsmedlem med erforderliga kvalifikationer för flygplanstypen inte finns tillgänglig.

Strejk är ett annat begrepp som kan utgöra en extraordinär omständighet och åberopas för att undgå ansvar. Men inte heller strejk betyder automatiskt ansvarsfrihet. Vid bedömningen av ansvarsfrågan är det viktigt att skilja på varslad strejk och vild strejk samt om det är lufttrafikföretagets egen personal som strejkar. I ett tyskt rättsfall från 2005 bedömde man att en strejk hos lufttrafikföretagets egen personal inte var en omständighet som orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.⁹⁰ Detsamma resultat bör därmed en varslad strejk ge. Avgörande för att bestämma lufttrafikföretagets ansvar blir hur företaget har hanterat strejken. De frågor som man bör ställa sig är: Har man vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika strejken? När ställde man in alla flygningarna? När blev passageraren informerad och eventuellt ombokad? Slutligen, kan ett lufttrafikföretag som inte är förhandlingsvillig med sin personal och som inte gjort allt för att undvika strejken, åberopa extraordinär omständighet och undgå att betala ut kompensation till de drabbade passagerarna? Vid en strejk kan det vara svårt för lufttrafikföretaget att ersätta passagerarna med godtagbara alternativ till den inställda resan vilket gör att lufttrafikföretaget kan bli ersättningsskyldigt enligt artikel 7 i förordningen. Kompensationsutbetalningar till drabbade passagerare vid strejk skulle innebära en betydande kostnad för lufttrafikföretaget.

Denna oproportionerligt stora kostnad som en kompensationsutbetalning kan innebära för ett lufttrafikföretag påpekades av flygorganisationerna IATA och ELFAA i mål C-344/04 som refererats ovan under kapitel 4.2. EG-domstolen svarade att syftet med förordningen är först och främst ett bra konsumentskydd. Angående kompensationsutbetalningen svarade domstolen att ”mot bakgrund av de restriktiva villkoren för verkställelse av denna skyldighet som inte åligger lufttrafikföretagen om information lämnas tillräckligt tidigt eller om ombokning erbjuds, framstår inte nämnda skyldighet som uppenbart olämplig för att uppnå det eftersträvade målet.”⁹¹ En strejk innebär ofta att förhållandena är svåra att överblicka. Troligtvis innebär den att många strejkdirabbade flygpassagerare inte kan informeras eller bokas om till andra alternativ. Många kommer inte att nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden vilket i sin tur betyder stora och kännbara kompensationsbetalningar för lufttrafikföretaget.

EG-domstolen säger i sitt avgörande i rättsfall C-344/04 att passageraren skall erbjudas en standardiserad och omedelbar ersättning för olägenheter i samband med en inställd flygning.⁹² I kommissionens utvärdering av förordningen säger de i sin rapport att då lufttrafikföretagen tvingas ställa in

⁹⁰ AG Frankfurt, 9 May 2005, case no. 31C 2820/05-74, 2006 ReiseRecht aktuell 182

⁹¹ Rättsfall C-344/04 punkt 91

⁹² Se punkt.82

en flygning åberopar de i de flesta fall extraordinära omständigheter.⁹³ Vilket betyder att en eventuell utbetalning av kompensationsersättning först kommer att verkställas efter att den nationella tillsynsorganisationen kontaktats, eller efter det att målet hänskjutits till domstol. De nationella tillsynsorganen tillerkänns olika maktbefogenheter i de olika medlemsländerna. De har dock sällan befogenhet att utdöma kompensationsutbetalningar i det enskilda fallet. En domstolsprövning blir därmed nödvändig. Med den påföljd att beroende av domstolens bedömning, utbetalas en eventuell kompensation vid ett senare tillfälle och inte omedelbart som syftet med bestämmelsen var tänkt att innebära.

Om domstolen fastställer att händelsen skall betraktas som en inställd flygning kan lufttrafikföretaget endast undgå ansvar om det kan påvisa en extraordinär omständighet enligt förordningen. Denna ansvarsbegränsande rättsregel finns redan i de flesta nationella rättssystem. Flygtransport liksom sjö- och landtransport är viktiga delar av en nations infrastruktur. För att kunna upprätthålla ett fungerande transportnät har de flesta länder i sina rättssystem lagstiftat om transportörens ansvar. Då denne är förhindrad att utföra transportavtalet blir han ansvarig om han inte kan visa att han var förhindrad att utföra transportavtalet p.g.a. en händelse som stod utanför hans kontroll.

Därmed kan man fråga sig om inte förordningen reglerar ett område som redan medlemsstaterna vidtagit åtgärder för. Jag ifrågasätter alltså här den gemenskapsrättsliga subsidiaritetsprincipen.⁹⁴ Principen bygger på tanken att Gemenskapen endast skall vidta åtgärder i den mån målen och den åtgärd som föreslagits inte kan uppnås av medlemsstaterna själva. Man kan därmed ifrågasätta om förordningens reglering av inställd flygning och kompensationsutbetalning i artikel 5 är motiverad.⁹⁵

6.4 Försening - Dröjsmål

Bestämmelser om lufttrafikföretagets ansvar vid försening finns i förordningens **artikel 6**. Enligt artikeln inträder försening i det ögonblick då det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden. Förordningen definierar inte försening i förhållande till

⁹³ KOM (2007) 0168 slutlig

⁹⁴ EUF 5.2

⁹⁵ I rättsfall C-344/04, (se ovan under 4.2), ifrågasatte flygorganisationerna IATA och ELFAA samt den nationella domstolen huruvida motiveringsskyldigheten enligt EUF 153 hade iakttagits vid antagande av förordningens artiklar 5 och 6. Domstolen svarade att enligt artikel 153 EG ska det klart framgå hur institutionen som har antagit rättsakten har diskuterat men att det inte krävs att alla rättsliga och relevanta skäl ska anges. Motiveringen kan begränsas till att ange den helhetssituation som har lett fram till antagandet av rättsakten. Målsättningen med kraven i förordningen är det allmänna konsument skyddskravet och att Gemenskapen ska säkerställa ett långtgående skydd för flygpassageraren. Domstolen anser att detta framgår av bestämmelserna i förordningen och att ingen ytterligare motivering behövs. Domstolens svar finns under punkterna 64 – 77 i avgörandet av den 10 januari 2006.

inställd flygning, men ålägger lufttrafikföretaget att erbjuda assistans och service i form av mat och dryck om passageraren försenas minst två timmar enligt **artikel 9**. Vid långa förseningar skall lufttrafikföretaget dessutom erbjuda övernattnig på hotell. Eftersom förordningen innehåller bestämmelser i det fall förseningen varar över natten (**artikel 6.1 ii**), kan detta ses som en indikation på att förordningen medger att förseningar kan vara över 12 timmar. Om förseningen är minst fem timmar skall lufttrafikföretaget dessutom erbjuda återbetalning av biljetten enligt **artikel 8.1a**, samt i relevanta fall erbjuda en returflygning till första avgångsorten. Notera att företaget inte är skyldigt att boka om passageraren till en annan flygavgång. Sett ur passagerarens synvinkel borde detta uppfattas som orimligt och inte särskilt konsumentvänligt. Bara en timmes försening kan ibland innebära att passageraren missar en anslutande flygavgång. För de stora reguljära lufttrafikföretagen bör det också vara den bästa lösningen att boka om passageraren antingen med en egen flygavgång eller med en samarbetspartners flygavgång. För lågprisflygbolagen är situationen annorlunda. De föredrar med all säkerhet att återbetala biljetten framför att boka om till ett annat lufttrafikföretag.

Bestämmelserna vid försening medger inga undantag från ansvar. Enligt **artikel 6** är lufttrafikföretaget skyldig att erbjuda service och assistans oberoende av vad som orsakat förseningen. Vid försening händer det att lufttrafikföretagen åberopar att förseningen beror på extraordinära omständigheter i syfte att undvika ansvar. Möjligen sker en sammanblandning med konventionens bestämmelse i artikel 19 då den också reglerar lufttransportörens ansvar vid försening, dröjsmål. Vid konventionstolkning medges dessutom begränsat ansvar om transportören kan visa att han vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.

Artikeln är oprecis i texten om vad som är mat och dryck i skälig proportion i förhållande till väntetiden samt hur företaget skall agera på natten om alla restauranger är stängda. Måste lufttrafikföretaget betala för måltider i förväg etc. Bestämmelsen om assistans kan ibland vara svår att uppfylla, exempelvis om det inte finns tillgängliga hotellrum i flygplatsområdet eller om det inte finns tillgängliga cateringtjänster. Ett annat gränsfall som bör uppmärksammas är i den situation som flygavgången försenas men inte i tillräcklig grad för att utlösa bestämmelsen om assistans i form av måltider eller dryck. Däremot tillkommer vid samma flygavgång en ytterligare försening i förhållande till avgångstiden efter det att passagerarna har embarkerat planet. En försening som exempelvis kan ha orsakats av att det är för mycket trafik i luftrummet eller av tekniska orsaker. Rimligen bör detta innebära att förordningens bestämmelser om rätt till mat och dryck skall erbjudas passagerarna. Detta bör uppmärksammas vid tolkningen av förordningen eftersom de flesta lågprisbolag, men även reguljärflyg, opererar med koncept där passageraren betalar ombord för måltid och dryck.

Förordningen innehåller inte bestämmelser som ger passageraren rätt till service och assistans vid försenad ankomst till bestämmelseorten. Detta är

ytterligare en svaghet för en lagstiftning som skall assistera och underlätta för försenade passagerare. Passageraren är då hänvisad till att väcka talan om eventuella ersättningsanspråk enligt Warszawa- eller Montrealkonventionen.

6.5 Avslutande kommentar

I ett pressmeddelande från kommissionen den 4 april 2007 meddelar kommissionen att de ger de olika medlemsstaterna 6 månader att införa åtgärder som effektiviserar efterlevnaden av förordning 261/2007.⁹⁶ Kommissionen säger i pressmeddelandet att även om flygpassagerarna åtnjuter ett bättre skydd idag vid nekad ombordstigning, inställda eller kraftigt försenade flygningar måste det försäkras om att de olika medlemsstaterna uppfyller sitt åtagande enligt förordningen. Målet är att inrätta aktiva och harmoniserade system som leder till effektiva resultat för flygpassagerarna i hela EU. Kommissionen kommer att, i samarbete med de olika nationella tillsynsorganen, åtgärda eventuella brister. Om inte efterlevnaden av förordningen har förbättrats efter denna sexmånadersperiod, kommer kommissionen att intensifiera överträdelseförfaranden mot de medlemsstater som inte följer förordningen. Det är bara om dessa kontakter inte ger ett tillfredställande resultat som kommissionen kommer att överväga en ändring av förordningen för att säkerställa att passagerarnas rättigheter respekteras.

Troligen kommer kommissionens ökade krav på efterlevnad av förordningen innebära att de olika lufttrafikföretagen i högre grad måste ta hänsyn till förordningens olika bestämmelser. Frågan är om de finansiellt ansträngda lufttrafikföretagen har kapacitet att uppfylla dessa personalkrävande åtaganden. Frågan är också huruvida de s.k. lågprisbolagens utarbetade affärsstrategier kan upprätthållas då förordningens bestämmelser skall respekteras. Genomsnittskostnaden för en flygbiljett hos lågprisbolagen är 50 EUR. Detta skall jämföras med att en försening som varar över natten, där förordningens bestämmelser iakttagits kostar lufttrafikföretagen i genomsnitt 150-200 EUR per passagerare.⁹⁷

Vid exempelvis nekad ombordstigning kräver förordningens bestämmelser att den passagerare som har nekats ombordstigning kompenseras omedelbart av lufttrafikföretaget. Detta är många gånger en uppgift som inte är möjlig att genomföra då de flesta reguljära lufttrafikföretag genast bokar om den passagerare som nekats ombordstigning till en annan flygavgång. Tiden medger inte att kompensationsutbetalningen verkställs på plats. Kompensationsutbetalningen kan dessutom vara omöjlig att omedelbart utbetala i de fall som lufttrafikbolaget flyger från en flygplats där de inte

⁹⁶ Pressrelease IP/07/471, Sexmånaders perioden börjar det datum som EU-dokument KOM(2007) 0168 är antaget, d.v.s.4 april 2007.

⁹⁷ *Air & Space Law*, vol.XXXII/2 (April 2007) s.107 "Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of Flights".

representeras av egen personal. För att tillmötesgå förordningens krav behöver de flesta lufttrafikföretag med stor sannolikhet avsätta och omfördela extra personal för att uppfylla de åtaganden som förordningen föreskriver.

Ytterligare en personalkrävande och kostbar verklighet är det tekniska underhållet av flygplanen. Givetvis måste man utgå ifrån att de seriösa lufttrafikföretagen inte skulle åsidosätta viktigt säkerhetsarbete som avser flygplanets luftvärdighet till förmån för ekonomiska krav. Säkerhetskraven som ställs på ett lufttrafikföretag är höga. Däremot är verkligheten idag att visst tekniskt underhåll som inte inverkar på luftvärdighet eller flygsäkerhet åsidosätts till förmån för större tekniska problem då personalresurserna inte tillåter annorlunda p.g.a en pressad ekonomi. En berättigad fråga är därmed om de ekonomiska krav som ställs på lufttrafikföretagen, via exempelvis förordningens bestämmelser, kan inverka på flygsäkerheten? Vissa tekniska fel är av den typ att de inte äventyrar flygplanets luftvärdighet eller säkerhet. Genom att föreskrivna säkerhetsmarginaler temporärt tas i anspråk kan flygbolagen flyga med ett sådant tekniskt fel. Frågan är i vilken omfattning lufttrafikföretagen tar dessa säkerhetsmarginaler i anspråk för att undvika eventuella ersättningsanspråk från passagerarna samt hur länge man flyger utan att åtgärda felet. Förordningens bestämmelser kan innebära en stor ekonomisk belastning för lufttransportören vid en inställd flygning där transportören inte kan åberopa "extraordinära omständigheter". Beslut om att inte ställa in eller att inte försena en flygavgång påverkas sannolikt av graden av det tekniska felet samt av förordningens ersättningskrav. Förordningens stränga krav på att tillgodose ett högt passagerarskydd kan därmed ske på bekostnad av flygsäkerheten.

Försenade flygavgångar p.g.a. mycket trafik i luftrummen är en verklighet som lufttrafikföretagen måste leva med och inte kan göra mycket åt. Förordningen medger inte några undantag från den assistans och service som bestämmelserna stadgar om vid försening. Många förseningar uppstår när passageraren finns ombord på planet. Vid den tidpunkten kan det vara svårt att uppfylla förordningens bestämmelser att erbjuda assistans och service i form av mat och dryck om detta inte redan innan flygavgången finns tillgängligt ombord. En effekt borde vara att lufttrafikföretagen inför servicekoncept ombord som innebär att mat och dryck, i tillräcklig omfattning, permanent skall erbjudas ombord till alla passagerare oberoende av om passageraren har valt att flyga med ett lågprisalternativ eller inte. Denna åtgärd skulle innebära att lufttrafikföretagen har möjlighet att uppfylla sina åtaganden i enlighet med förordningens bestämmelser.

Käll- och litteraturförteckning

Offentligt tryck

SOU 1976:66

Prop. 1988/89:76 Förslag ny Köplag
Prop. 2002/03:18 Ersättning vid flygolyckor

Ds 2002:2, Ersättning vid flygolyckor.

EU dokumentation

Förordning (EEG) 295/91
Förordning (EG) 261/2004
Förordning (EG) 785/2004

KOM (2001) 784 Kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådets förordning om införande av gemensamma regler om kompensation och assistans till flygpassagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar

KOM (2007)0168 slutlig, Meddelande från Kommissionen till Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 17 i förordning (EG) 261/2004 om användningen och resultaten av denna förordning
EGT L 194

Litteratur

Grönfors, Kurt, *Tidsfaktorn vid Transportavtal*. Akademiförlaget, Göteborg 1974.

Hellner, Jan, *Speciell Avtalsrätt II*, Kontraktsrätt, fjärde upplagan, Norstedts Juridik, Stockholm 1996.

Malmberg, Lars-Göran, *Haveriutredningar*. Norstedts Juridik, Stockholm 2000.

Miller, Georgette, *Liability in International Air Transport*. Kluwer, 1977.
Rohde, Knut, *Lärobok i obligationsrätt*, sjätte upplagan, Norstedts förlag AB 1996.

Shawcross & Beaumont, *AirLaw*. LexisNexis Butterworths, London 2007.

Sisula-Tulokas, Lena, *Dröjsmålsskador vid passagerartransport*. Finlands Juristförbunds Förlags AB, Helsingfors 1985.

Sundberg, Jacob W.F., *Air Charter*. P.A.Norstedt & Söners Förlag, Stockholm 1961.

Artiklar

Haanappel, P.P.C., "The New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004", *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (2005) s. 22-31.

Karlgren, Hjalmar, Anmälning av Jan Hellner Köprätt. *SvJT* (1963) s. 105-110.

Kinga, Arnold, "Application of Regulation (EC) No 261/2004 on Denied Boarding, cancellation and long delay of Flights", *Air & Space Law*, s. 93, vol,XXXII/2 (April 2007).

Job et Odier, "La responsabilité du transporteur aérien de personnes pour causes de retard", (2004) 58 *RFDA*.

Schmidt, R., Amtsgericht Hamburg (18B C329/05) Comments, *Air & Space Law*, s. 459, 2006.

Wegter, Jorn J, "The ECJ Decision of 10 Januari 2006 on the validity of Regulation 261/2004: Ignoring the exclusivity of the Montreal Convention" *Air & Space Law*, vol,XXXI/2 (April 2006).

Internet

<http://www.konsumenteuropa.se>

<http://www.arn.se>

Rättsfallsförteckning

England

Abnett v. British Airways, plc (1994) 1ASLR 1 (Outer House)
Panalpina International Transport Ltd v. Densil Underwear Ltd. QBD (1981)
Sidhu and others v. British Airways PLC 12 December (1996)

Frankrike

Air entreprise SA v. Fiat Allis France SA, (Cour de Cass. 6 octobre 1992)
Audrain v. Sté AA inc. Paris CA, 8 dec. 1993 (Dalloz jur.225)
Bui v. Air france, (Paris CA, 28 juin 2002) Job et Odier (2004) 58 RFDA
Jean-Baptiste v. Air Inter, Evry, 5 March 1990, (1990) 44 RFDA219
Robert- Houdin v. Panair do Brasil, (1961) 24 R.G.A. 285(T.G.I. Seine, 9 Juin 1960)
SARL Médical Plus v. Sabena World Airlines (1992), (1993) 36 RFDA 252, (Paris CA, 15 Septembre 1992)

Tyskland

Case no. 18B C 329/05, Amstgericht Hamburg.
Case no. 19 U 5705/05, Oberlandsgericht Frankfurt
Case no. 31C 2820/05-74, AG Frankfurt

USA

Alam v. Pakistan International Airlines Corp. (SD NY.1995)
Brunwasser v. Trans World Airlines, 541 Supp 1338 WD Pa 1982, 17,723
CF Jamail v. Kuwait Airways Corp. 773 F Supp 482 (DC, 1991)
Cho v. Korean Air Lines Ltd. 28 Avi 15,502 (CD Cal, 2001) Avi
El Al Israel Airlines Ltd v. Tseng, 525 U.S.155 (1999)
Haralpani v. Air India, Inc., 19 CCH Aviation cases 17,887
McMurry v. Capitol International Airways, Civil Court of the City of New York, 1980 USAvR 1
Paradis v. Ghana Airways Ltd. 348F Supp. 2d 106 (SD NY, 2004) 30Avi 155,806(affd 2d Cir,2006)
Peralta v. Continental Airlines Inc (ND Cal.1999)
Ratsnaway v. Air Afrique (ND III, 1998)
Weiss v. El Al Israel Airlines Ltd, 433 F Supp 2d 361 (SD NY, 2006) Avi 17,719
Wolgel v. Mexicana Airlines, 821 F 2d 442 (7th Cir, 1987) 20 Avi 18,097
Zicherman v. Korean Airlines Co., Ltd., 516 U.S. 217 (1996)

EG-Domstolen

C-344/04 International Air Transport Association v. The Department for Transport
C-396/06 Kramme v. SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S

Bilaga 1

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

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**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,
med beaktande av kommissionens förslag (1),
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
yttrande (2),

efter att ha hört Regionkommittén,
i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget (3), mot
bakgrund av det gemensamma utkast som förlikningskommittén
godkände den 1 december 2003, och
av följande skäl:

(1) Gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bör
bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd
för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de
allmänna konsumentskyddskraven.

(2) Nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade
flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter
för passagerarna.

(3) Med rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4
februari 1991 om införande av gemensamma regler om
kompensation till passagerare som nekas ombordstigning
på luftfartyg i regelbunden lufttrafik (4) infördes ett
grundskydd för passagerarna, men antalet passagerare
som mot sin vilja nekas ombordstigning ligger ändå fortfarande
alltför högt, liksom antalet passagerare som
berörs av flygningar som inställs utan förvarning eller av
stora förseningar.

(4) Gemenskapen bör därför höja skyddsnormerna som
fastställs i den förordningen, både för att stärka passagerarnas
rättigheter och för att lufttrafikföretagen skall
kunna verka under lika villkor på en liberaliserad
marknad.

(5) Med tanke på att skillnaden mellan regelbundna och
icke-regelbundna luftfartstjänster tenderar att suddas ut
bör ett sådant skydd omfatta inte bara passagerare på
regelbundna utan även på icke-regelbundna flygningar,
inbegripet flygningar som ingår i paketresor.

(6) Det skydd som medges passagerare som reser från en
flygplats belägen i en medlemsstat bör utvidgas till att
omfatta passagerare som avreser från en flygplats
belägen i tredje land till en flygplats belägen i en
medlemsstat, om ett EG-lufttrafikföretag utför flygningen.

(7) För att garantera en effektiv tillämpning av denna
förordning bör de skyldigheter som där föreskrivs åvila
det lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra flygningen,
antingen med eget flygplan eller med flygplan
som det leasar med eller utan besättning eller också på

annan basis.

(8) Denna förordning bör inte begränsa lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag.

(9) Antalet passagerare som mot sin vilja nekats ombordstigning bör minskas genom att det införs en skyldighet för lufttrafikföretagen att göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner, i stället för att passagerare nekats ombordstigning, och genom full kompensation till dem som slutligen nekats ombordstigning.

17.2.2004 SV Europeiska unionens officiella tidning L 46/1

(1) EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 225 och EUT C 71 E, 25.3.2003, s. 188.

(2) EGT C 241, 7.10.2002, s. 29.

(3) Europaparlamentets yttrande av den 24 oktober 2002 (EUT C 300 E, 11.12.2003, s. 443), rådets gemensamma ståndpunkt av den 18 mars 2003 (EUT C 125 E, 27.5.2003, s. 63), och Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 juli 2003. Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 18 december 2003 och rådets beslut av den 26 januari 2004.

(4) EGT L 36, 8.2.1991, s. 5.

(10) Passagerare som mot sin vilja nekats ombordstigning bör ges möjlighet att antingen boka av sin flygning, och få ersättning för biljetten, eller fortsätta den under tillfredsställande villkor, och bör bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning.

(11) Frivilliga bör också ges möjlighet att boka av sin flygning, med ersättning för biljetten, eller fortsätta den under tillfredsställande villkor, eftersom deras svårigheter vid vidare resa är jämförbara med situationen för passagerare som mot sin vilja nekats ombordstigning.

(12) Problem och olägenheter för passagerarna som orsakas av inställda flygningar bör också minskas. Detta bör åstadkommas genom att trafikföretagen förmås att före den tidtabellsenliga avgångstiden informera passagerarna om inställda flygningar och att de dessutom erbjuder en rimlig ombokning, för att passagerarna skall kunna vidta andra åtgärder. I annat fall bör lufttrafikföretagen kompensera passagerarna om inställningen av flygningen inte beror på extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits.

(13) Passagerare vars flygning ställts in bör ges möjlighet att få ersättning för biljetten eller få resan ombokad under tillfredsställande villkor samt bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning.

(14) Liksom i Montrealkonventionen bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Sådana omständigheter kan särskilt förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

(15) Extraordinära omständigheter bör anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs, även om alla rimliga åtgärder vidtagits av det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning.

(16) I sådana fall då en paketresa ställs in av andra orsaker än

att flygningen ställs in bör denna förordning inte tillämpas.

(17) Passagerare vars flygning är försenad med en angiven tid bör bli omhändertagna på lämpligt sätt och ges möjlighet att avbeställa flygningen med ersättning för biljetten eller fortsätta resan under tillfredsställande villkor.

(18) Omhändertagande av passagerare som inväntar en alternativ flygning eller en försenad flygning får begränsas eller vägras om detta i sig skulle orsaka ytterligare försening.

(19) Luftrafikföretag som utför flygningen bör ta hänsyn till de särskilda behoven hos passagerare med nedsatt funktionsförmåga och personer som följer med dem.

(20) Passagerarna bör få fullständig information om sina rättigheter i händelse av nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar så att de faktiskt kan utöva sina rättigheter.

(21) Medlemsstaterna bör fastställa regler för påföljder vid överträdelse av denna förordning och se till att dessa genomförs. Påföljderna måste vara effektiva, proportionella och avskräckande.

(22) Medlemsstaterna bör sörja för och övervaka att deras luftrafikföretag rent allmänt följer denna förordning och utse ett lämpligt organ för att kontrollera dess efterlevnad. Kontrollen bör inte inkräkta på passagerares och luftrafikföretags rätt till domstolsprövning enligt förfaranden i nationell lag.

(23) Kommissionen bör analysera tillämpningen av denna förordning och särskilt bedöma huruvida det är lämpligt att utvidga dess räckvidd till att omfatta alla passagerare som ingått avtal med en researrangör eller ett EG-luftrafikföretag när de reser från en flygplats i tredje land till en flygplats i en medlemsstat.

(24) Konungariket Spanien och Förenade kungariket enades i London den 2 december 1987, i en gemensam förklaring av de två ländernas utrikesministrar, om bestämmelser om ökat samarbete beträffande användningen av Gibraltars flygplats. Dessa bestämmelser har ännu inte trätt i kraft.

(25) Förordning (EEG) nr 295/91 bör därför upphävas.
HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

1. Denna förordning fastställer, i enlighet med de villkor som anges, minimirättigheter för flygpassagerare i följande fall:

a) Nekad ombordstigning mot deras vilja.

b) Inställd flygning.

c) Försenad flygning.

L 46/2 SV Europeiska unionens officiella tidning 17.2.2004

2. Tillämpningen av denna förordning på flygplatsen i Gibraltar skall inte anses påverka Konungariket Spaniens respektive Förenade kungarikets rättsliga ståndpunkter i tvisten om överhögheten över det territorium där flygplatsen är belägen.

3. Tillämpningen av denna förordning på flygplatsen i Gibraltar skall uppskjutas tills bestämmelserna i den gemensamma förklaringen från Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar av den 2 december 1987 har trätt i kraft. Spaniens och Förenade kungarikets regeringar kommer att informera rådet om när detta sker.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

- a) lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med giltig licens,
- b) lufttrafikföretag som utför flygningen: ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare,
- c) EG-lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (1),
- d) researrangör: en arrangör av resepaket i den mening som avses i artikel 2.2 i rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang (2), med undantag för lufttrafikföretag,
- e) resepaket: de tjänster som definieras i artikel 2.1 i direktiv 90/314/EEG,
- f) biljett: ett giltigt färdbevis som berättigar till transport, eller något likvärdigt i papperslös form, inbegripet i elektronisk form, som utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agent,
- g) platsreservation: att passageraren har en biljett eller annat bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören,
- h) slutlig bestämmelseort: den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen: alternativa anslutande flygförbindelser som är tillgängliga skall inte beaktas om den ursprungliga planerade ankomsttiden respekteras,
- i) person med nedsatt funktionsförmåga: en person vars funktionsförmåga är nedsatt vid användning av transporter på grund av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller rörelsemässigt, permanent eller temporärt), förståndsmässigt hinder, ålder eller annat funktionshinder och vars situation kräver särskild uppmärksamhet och anpassning till personens behov av för alla passagerare tillgänglig service,
- j) nekad ombordstigning: vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har infunnit sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 3.2, förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, t.ex. av hälsoeller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga,
- k) frivillig: en person som har inställt sig för ombordstigning på de villkor som fastställs i artikel 3.2 och som på lufttrafikföretagets förfrågan förklarar sig beredd att mot förmåner avstå från sin platsreservation.
- l) inställd flygning: en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats.

Artikel 3

Räckvidd

1. Denna förordning skall tillämpas för

- a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga,
- b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

2. Punkt 1 skall tillämpas under förutsättning att passagerare

- a) har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen

och, utom i händelse av inställd flygning enligt artikel 5, har checkat in

— på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg (inbegripet elektroniskt) eller, om ingen tid har angetts,

— senast 45 minuter före angiven avgångstid, eller

b) har flyttats över av ett lufttrafikföretag eller en researrangör från den flygning för vilken de hade en platsreservation till en annan flygning, oavsett anledning.

3. Denna förordning skall inte tillämpas på passagerare som reser gratis eller till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten. Den skall emellertid tillämpas på passagerare som har biljetter som ett lufttrafikföretag eller en researrangör utfärdat genom bonussystem eller annat kommersiellt program.

17.2.2004 SV Europeiska unionens officiella tidning L 46/3

(1) EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

(2) EGT L 158, 23.6.1990, s. 59.

4. Denna förordning skall endast tillämpas på passagerare som befordras med flygplan med motor.

5. Denna förordning skall tillämpas på alla lufttrafikföretag som tillhandahåller transport av passagerare som omfattas av punkterna 1 och 2. Om ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, skall företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.

6. Denna förordning skall inte påverka passagerares rättigheter enligt direktiv 90/314/EEG. Denna förordning skall inte tillämpas i sådana fall då en paketresa ställs in av andra orsaker än inställd flygning.

Artikel 4

Nekad ombordstigning

1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas skall det först och främst göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner på villkor som den berörda passageraren och lufttrafikföretaget kommer överens om. Frivilliga skall få assistans i enlighet med artikel 8, och denna assistans skall ges utöver de förmåner som nämns i denna punkt.

2. Om det inte finns tillräckligt många frivilliga för att återstående passagerare med platsreservationer skall kunna komma med på flygningen, får lufttrafikföretaget mot passagerarnas vilja neka dem ombordstigning.

3. Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja skall lufttrafikföretaget omedelbart kompensera dem i enlighet med artikel 7 och erbjuda dem assistans i enlighet med artiklarna 8 och 9.

Artikel 5

Inställd flygning

1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen, och

b) erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1.a och 9.2 samt, om omdirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, assistans i enlighet med artikel 9.1.b och 9.1.c, och

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte

i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller

- ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller
- iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.
2. När passagerarna underrättas om att flygningen ställs in, skall en upplysning lämnas om eventuell alternativ transport.
3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.
4. Bevisbördan för om passageraren har underrättats om den inställda flygningen samt när detta skett skall åvila det lufttrafikföretag som utför flygningen.

Artikel 6

Försening

1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden
- a) med två timmar eller mer vid alla flygningar på 1 500 kilometer eller mindre, eller
- b) med tre timmar eller mer vid alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer och vid alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer, eller
- c) med fyra timmar eller mer vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b,
- skall lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna
- i) assistans i enlighet med artikel 9.1 a och artikel 9.2,
- ii) om den rimligen förväntade avgångstiden är åtminstone dagen efter den tidigare tillkännagivna avgångstiden, assistans i enlighet med artikel 9.1 b och 9.1 c,
- iii) om förseningen är åtminstone fem timmar, assistans i enlighet med artikel 8.1 a.
2. Under alla omständigheter skall assistansen erbjudas inom de tidsfrister som anges ovan med avseende på varje avståndssegment.
L 46/4 SV Europeiska unionens officiella tidning 17.2.2004

Artikel 7

Rätt till kompensation

1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till
- a) 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer,
- b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer,
- c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.
- När avståndet beräknas skall utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.
2. När passagerare erbjuds ombokning till den slutliga bestämmelseorten med en alternativ flygning i enlighet med artikel 8, och ankomsttiden för denna inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen
- a) med två timmar för alla flygningar på 1 500 kilometer eller

mindre, eller

b) med tre timmar för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer och för alla övriga flygningar mellan 1 500 kilometer och 3 500 kilometer, eller

c) med fyra timmar för alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska den kompensation som föreskrivs i punkt 1 med 50 procent.

3. Kompensationen i punkt 1 skall betalas kontant, med elektronisk banköverföring, bankgirering eller check eller, med passagerarens skriftliga samtycke, med resevouchers och/eller andra tjänster.

4. De avstånd som anges i punkterna 1 och 2 skall mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).

Artikel 8

Rätt till återbetalning eller ombokning

1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare erbjudas att välja mellan

a) — återbetalning inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall, — en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt,

b) ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller

c) ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.

2. Punkt 1 a skall även gälla passagerare vars flygning ingår i ett paket, med undantag av rätten till återbetalning, om denna rättighet regleras i direktiv 90/314/EEG.

3. När flera olika flygplatser svarar för flygtrafiken till och från en stad eller region och det lufttrafikföretag som utför flygningen som alternativ erbjuder en passagerare en flygning till en annan flygplats än den som bokningen avsåg, skall lufttrafikföretaget stå för kostnaderna för passagerarens transport från den alternativa flygplatsen antingen till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommit med passageraren.

Artikel 9

Rätt till service

1. I de fall hänvisning görs till denna artikel skall passagerare utan kostnad erbjudas

a) måltider och förfriskningar i skälig proportion till väntetiden,

b) hotellrum i sådana fall

— då övernattnings under en eller flera nätter blir nödvändig, eller

— då en längre vistelse än den passageraren planerat blir nödvändig,

c) transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten (hotell eller annan).

2. Passagerare skall dessutom erbjudas att utan kostnad ringa två telefonsamtal eller skicka två telex, fax eller e-postmeddelanden.

3. Vid tillämpningen av denna artikel skall det lufttrafikföretag som utför flygningen ta särskild hänsyn till behoven hos personer med nedsatt funktionsförmåga och medföljande personer samt behoven hos barn som reser ensamma.

Artikel 10

Uppgradering och nedgradering

1. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en högre klass i förhållande till biljettpriset får lufttrafikföretaget inte ta ut något tillägg.
2. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en lägre klass i förhållande till biljettpriset skall lufttrafikföretaget inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, ersätta
 - a) 30 % av passagerarens biljettkostnad vid alla flygningar på 1 500 kilometer eller mindre, eller
17.2.2004 SV Europeiska unionens officiella tidning L 46/5
 - b) 50 % av passagerarens biljettkostnad vid alla flygningar inom gemenskapen längre än 1 500 kilometer, med undantag för flygningar mellan medlemsstaternas europeiska territorium och de franska utomeuropeiska departementen och vid alla övriga flygningar mellan 1 500 och 3 500 kilometer, eller
 - c) 75 % av passagerarens biljettkostnad vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b, inklusive flygningar mellan medlemsstaternas europeiska territorier och de franska utomeuropeiska departementen.

Artikel 11

Personer med nedsatt funktionsförmåga eller särskilda behov

1. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall ge förtur till personer med nedsatt funktionsförmåga och personer och godkända hjälphundar som följer med dem samt till barn som reser ensamma.
2. Vid nekad ombordstigning, inställd flygning eller försening oberoende av dess längd skall personer med nedsatt funktionsförmåga och medföljande personer samt barn som reser ensamma ha rätt till service i enlighet med artikel 9 snarast möjligt.

Artikel 12

Ytterligare kompensation

1. Tillämpningen av denna förordning påverkar inte en passagerares rätt till ytterligare kompensation. Kompensation som beviljas i enlighet med denna förordning får räknas av från sådan kompensation.
2. Utan att det påverkar berörda principer och bestämmelser i nationell lagstiftning, däribland rättspraxis, skall punkt 1 inte tillämpas på passagerare som frivilligt har avstått från en platsreservation i enlighet med artikel 4.1.

Artikel 13

Rätt till gottgörelse

Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.

Artikel 14

Skyldighet att informera passagerarna om deras rättigheter

1. Det lufttrafikföretag som utför flygningen skall vid incheckningen se till att ett tydligt anslag med följande text

finns uppsatt väl synligt för passagerarna: "Om ni nekas att stiga ombord eller om er flygning är inställd eller försenad med minst två timmar, kan ni vid incheckningsdisken eller utgången till flygplanet begära att få ett exemplar av den text som anger era rättigheter, särskilt rätten till kompensation och assistans."

2. När lufttrafikföretaget som utför flygningen nekar ombordstigning eller ställer in en flygning skall det ge varje berörd passagerare skriftlig information om reglerna för kompensation och assistans i enlighet med denna förordning. Även passagerare som utsatts för en försening med minst två timmar skall erhålla sådan information. Passagerarna skall också ges skriftlig information om hur det nationella organ som avses i artikel 16 kan kontaktas.

3. Lämpliga alternativa medel skall användas vid tillämpningen av bestämmelserna i denna artikel med avseende på blinda och synskadade personer.

Artikel 15

Ansvarsbegränsning

1. Förpliktelseerna gentemot passagerarna enligt denna förordning får inte begränsas eller åsidosättas, exempelvis genom undantag eller en begränsande klausul i transportavtalet.

2. Om ett sådant undantag eller en begränsande klausul trots det tillämpas på en passagerare, eller om passageraren inte informeras på ett korrekt sätt om sina rättigheter och därför har godtagit en lägre kompensation än vad som föreskrivs i denna förordning, skall passageraren fortfarande ha rätt att vidta nödvändiga rättsliga åtgärder i behörig domstol eller behörigt organ för att få ytterligare kompensation.

Artikel 16

Överträdelse

1. Varje medlemsstat skall utse ett organ som ansvarar för genomförandet av denna förordning med avseende på flygningar från flygplatser belägna inom dess territorium och flygningar från tredje land till sådana flygplatser. När så är lämpligt skall detta organ vidta de åtgärder som är nödvändiga för att garantera att passagerarnas rättigheter respekteras. Medlemsstaterna skall meddela kommissionen om vilket organ som har utsetts i enlighet med denna punkt.

L 46/6 SV Europeiska unionens officiella tidning 17.2.2004

2. Utan att det påverkar artikel 12 får varje passagerare till ett organ som utsetts i enlighet med punkt 1, eller till något annat behörigt organ som har utsetts av en medlemsstat, lämna in ett klagomål angående en överträdelse av bestämmelserna i denna förordning som skall ha skett på en flygplats som är belägen inom en medlemsstats territorium eller angående flygningar från tredje land till en flygplats belägen inom det territoriet.

3. De påföljder som medlemsstaterna fastställer för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 17

Rapportering

Senast den 1 januari 2007 skall kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och resultatet av denna förordning, särskilt med avseende på

- omfattningen av nekad ombordstigning och inställda flygningar,
- en eventuell utvidgning av räckvidden för denna förordning till att omfatta passagerare som ingått avtal med ett EG-lufttrafikföretag eller innehar en flygreservation som ingår i en paketresa för vilken direktiv 90/314/EEG är tillämplig och som reser från en flygplats i tredje land till en flygplats i en medlemsstat, för flygningar som inte utförs av EG-lufttrafikföretag,
- en eventuell översyn av de kompensationsbelopp som avses

i artikel 7.1.

Rapporten skall kompletteras med lagförslag om det är nödvändigt.

Artikel 18

Upphävande

Förordning (EEG) nr 295/91 skall upphävas.

Artikel 19

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 17 februari 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 11 februari 2004.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

M. McDOWELL

Ordförande

17.2.2004 SV Europeiska unionens officiella tidning L 46/7