

En resenär hade köpt en resa, från Los Angeles till Arlanda via London, av Flygbolaget A (ett s.k. EG-lufttrafikföretag). Hela resan omfattades av en och samma bokning och samtliga flygningar utfördes av andra flygbolag än Flygbolaget A. Försening uppstod på första sträckan som utfördes av Flygbolaget B (inte ett EG-lufttrafikföretag). Med beaktande av bl.a. EU-domstolens dom i mål C-561/20 kom ARN fram till att Flygbolaget B var utförande flygbolag samt att eftersom resenären reste från ett land utanför EU var EU-förordning 261/2004 inte tillämplig. Däremot hade resenären, enligt Montrealkonventionen, rätt till ersättning för merkostnader som uppstod på grund av förseningen. Flygbolaget A, som sålde resan, rekommenderades därför att ersätta resenärens utlägg för mat och parkering.

Beslut 2025-08-11; 2024-16960

ASB begärde, för sig och två medpassagerare, dels standardiserad ekonomisk kompensation enligt artikel 7.1 i EU-förordning 261/2004 med totalt 1 800 euro (600 euro per person), dels ersättning med totalt 149,36 euro varav, 5,31 euro för förlängd parkering på Arlanda, 67,73 euro för frukost på Heathrow och 76,32 euro för mat på flygplatsen i Los Angeles.

I sin anmälan till nämnden uppgav ASB följande. De hade av Flygbolaget A köpt en resa från Los Angeles till Arlanda via London. Båda flygningarna hade nummer med Flygbolaget A:s prefix. Flygningen från Los Angeles försenades, varför de missade sin anslutande flygning från London till Arlanda. Enligt fastställd tidtabell skulle de ankomma till Arlanda kl. 19.05 den 1 juli. De ankom kl. 14.55 den 2 juli.

Flygbolaget A motsatte sig kravet.

I sitt svar till nämnden uppgav Flygbolaget A följande. Flygningen XX4092/XX138 från Los Angeles till London, vilken utfördes av Flygbolaget B, försenades. På grund av förseningen missade passagerarna sin anslutande flygning XX5936/XX786 från London till Arlanda, vilken utfördes av Flygbolaget C. Passagerarna ombokades av Flygbolaget B till XX7190 från London till Arlanda den 2 juli. Eftersom ingen av flygningarna utfördes av Flygbolaget A kan ett krav på standardiserad ekonomisk kompensation och utebliven assistans enligt EU-förordningen inte riktas mot detta flygbolag.

Flygbolaget B motsatte sig kravet.

I sitt svar till nämnden uppgav Flygbolaget B följande. Den flygning som försenades, XX138, gick mellan Los Angeles och London, dvs. från en flygplats i tredjeland till en flygplats inom unionen. Flygningen utfördes av Flygbolaget B, som inte är ett EG-lufttrafikföretag. Bestämmelserna i EU-förordning 261/2004 är därför inte tillämpliga. Eftersom passagerarna missade sin anslutande flygning bokades de om till XX778 från London till Arlanda den 2 juli.

Allmänna reklamationsnämnden gjorde följande bedömning

Utgångspunkter

ASB begär standardiserad ekonomisk kompensation samt ersättning för mat i Los Angeles, frukost i London och förlängd parkering på Arlanda. Eftersom standardiserad ekonomisk kompensation enbart kan utgå enligt EU-förordning 261/2004 (artikel 7.1) och passagerare också kan ha rätt till ersättning för mat och förfriskningar enligt denna förordning (artikel 9.1.a), har nämnden inledningsvis att ta ställning till om förordningen är tillämplig på tvisten.

EU-förordning 261/2004 är inte tillämplig

Ärendet gäller en flygresor från Los Angeles till Arlanda via London. Flygningarna från Los Angeles till London och från London till Arlanda omfattas av en enda bokning. De utgör därför direkt anslutande flygförbindelser i förordningens mening, och ska enligt EU-domstolen betraktas som en enhet vid bedömningen av rätten till ersättning enligt EU-förordning 261/2004, dvs. som en enda flygning från Los Angeles till Arlanda.¹ Vid direkt anslutande flygförbindelser är den slutliga bestämmelseorten densamma som bestämmelseorten för den sista flygningen.

Ett krav på standardiserad ekonomisk kompensation kan enbart riktas mot det flygbolag som i förordningens mening utfört flygningen. Det är i ärendet klarlagt att avtalet om flygningen från Los Angeles till Arlanda via London har ingåtts med Flygbolaget A. Flygningarna från Los Angeles till London respektive från London till Arlanda har dock utförts av Flygbolaget B och Flygbolaget C. Flygbolaget A har således inte utfört flygningen på någon av sträckorna. I domen i mål C-561/20 har EU-domstolen uttalat att i en situation där det flygbolag med vilket avtalet om flygningen ingåtts inte utför någon del av flygningen, utan denna i sin helhet utförs av ett annat flygbolag, ska detta sistnämnda flygbolag anses utföra flygningen för det avtalsslutande flygbolagets räkning och vara det flygbolag mot vilket krav enligt förordningen ska riktas. Detta gäller enligt domstolen trots att inget avtal finns mellan passagerarna och detta flygbolag. Det är enligt domstolen tillräckligt att det finns ett avtal mellan det flygbolaget och det flygbolag som har ingått avtalet om flygningen med passagerarna. Både i nu aktuellt ärende och i målet C-561/20 har flygningen genomförts inom ramen för ett avtal om gemensam linjebeteckning. Av detta följer att det flygbolag som utför den sträcka där incidenten (förseningen) inträffar är det flygbolag mot vilket ett krav enligt förordningen ska riktas i ett sådant fall där det flygbolag som ingått avtalet med passagerarna om flygningen inte utför någon del av denna och det finns ett avtal om gemensam linjebeteckning mellan flygbolagen. Eftersom den i ärendet aktuella förseningen inträffat på den sträcka som utförts av Flygbolaget B är detta det flygbolag som i förordningens mening utfört flygningen och mot vilket krav enligt förordningen ska riktas i det nu aktuella ärendet.

Vid flygningar från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen inom unionen är emellertid EU-förordningen tillämplig bara under förutsättning att det flygbolag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag (se artikel 3.1). Eftersom passagerarna i det aktuella fallet har flugit från Los Angeles till Arlanda och då Flygbolaget B inte är ett EG-lufttrafikföretag är EU-förordningens bestämmelser inte tillämpliga i ärendet. ASB:s krav ska därför avslås till den del det gäller standardiserad ekonomisk kompensation. Hans krav på ersättning för kostnader för mat och förfriskningar under väntetiden kan alltså inte heller prövas enligt bestämmelserna i förordningen.

Kravet avseende merkostnader ska delvis bifallas

Vad gäller ASB:s krav på ersättning för mat i Los Angeles, frukost i London och extra parkering på Arlanda gör nämnden följande bedömning. Eftersom passagerarna anlant försenade till sin slutliga bestämmelseort Arlanda är bestämmelserna i Montrealkonventionen tillämpliga. Enligt artikel 19 i denna konvention ansvarar transportören för skador till följd av försenad lufttransport av passagerare. Flygbolaget ansvarar dock inte om det bevisar att skadorna inte har kunnat undvikas med rimliga åtgärder. Någon bevisning som visar det har varken Flygbolaget A eller Flygbolaget B gett in i ärendet. Flygbolagen är därför i princip skyldiga att betala skadestånd till passagerarna.

Skadeståndet ska avse den merkostnad som drabbat passagerarna till följd av förseningen.

¹ Se t.ex. EU-domstolens dom i mål C-502/18

När det gäller det av ASB återopade kvittot på 51,17 US-dollar framgår att denna kostnad uppstått mer än två timmar före den ursprungliga avgångstiden från Los Angeles. I ärendet har inte visats att den kostnaden beror på den försenade lufttransporten. Någon ersättning kan därför inte utgå för denna utgift. Vad gäller utgifterna för måltider i Los Angeles i övrigt får dessa anses skäliga i förhållande till väntetiden. Dessa utgifter bedömer nämnden som merkostnader för passagerarna. Av ingivna kvitton framgår att kostnaden för dessa måltider var sammanlagt 64,46 US-dollar. ASB har alltså rätt till ersättning i den delen.

När det gäller utgifterna för mat i London konstaterar nämnden att passagerarna om de ankommit till sin slutdestination i rätt tid skulle ha kunnat äta frukost hemma. Nämnden anser därför att en del av kostnaden för måltiden i London utgör en merkostnad för passagerarna. Nämnden bedömer att merkostnaden kan uppskattas till såsom skäligt ansedda 450 kr. ASB har alltså rätt till ersättning med det beloppet.

Eftersom den förlängda parkeringen på Arlanda är en naturlig följd av den försenade lufttransporten ska ASB också få ersättning för kostnaden för den förlängda parkeringstiden. Enligt ingivet kvitto uppgår den kostnaden till 60 kr.

Flygbolaget A bär skadeståndsansvar som avtalsslutande transportör

Frågan är då vilket flygbolag som enligt Montrealkonventionen är skyldigt att betala skadeståndet till ASB?

I Montrealkonventionen finns i kapitel V bestämmelser för sådana fall då lufttransporten utförts av någon annan än den avtalsslutande transportören. Där anges bl.a. att den avtalsslutande transportören (i det aktuella fallet Flygbolaget A) ansvarar för hela transporten och att den faktiska transportören (i detta fall Flygbolaget B) ansvarar för de delar av transporten som denne utför (se artiklarna 39 och 40 i konventionen). Av artikel 41 i konventionen framgår att de båda transportörerna har ett gemensamt skadeståndsansvar gentemot passagerarna. Av artikel 45 följer att passagerare kan välja att rikta sitt anspråk mot en av transportörerna eller mot båda. Eftersom ASB ursprungligen i sin anmälan till nämnden enbart riktat sina krav mot Flygbolaget A, uppfattar nämnden det som att han i första hand riktar sitt krav på ersättning mot detta flygbolag. Flygbolaget A ska därför rekommenderas att betala totalt 510 kr och motvärdet av totalt 64,46 US-dollar till ASB och hans medpassagerare.