



Press och information

Europeiska unionens domstol  
**PRESSMEDDELANDE nr 124/12**  
Luxemburg, den 4 oktober 2012

Dom i mål C-22/11  
Finnair Oyj mot Timy Lassooy

## **Ett lufttrafikföretag är skyldigt att kompensera passagerare när de har nekats ombordstigning på grund av att deras flygning har lagts om till följd av att en strejk ägde rum på flygplatsen två dagar tidigare**

*Reglerna om kompensation för nekad ombordstigning gäller inte bara i fall av överbokning, utan även i fall där ombordstigning nekas av andra skäl, till exempel driftsmässiga skäl*

Förordningen om kompensation och assistans till passagerare<sup>1</sup> ger vissa rättigheter till passagerare som flyger från eller ankommer till en flygplats i en medlemsstat. Enligt förordningen är det fråga om "nekad ombordstigning" när ett lufttrafikföretag vägrar att transportera passagerare på en flygning, trots att de har infunnit sig för ombordstigning i tid och har en bekräftad platsreservation. I förordningen anges dock vissa fall där ett lufttrafikföretag har rätt att neka passagerare ombordstigning. Om något sådant fall inte föreligger, har passagerarna rätt till omedelbar kompensation, återbetalning av biljettpriset eller ombokning till bestämmelseorten. De har dessutom rätt till service under tiden de väntar på nästa flyg.

Efter det att personalen på flygplatsen i Barcelona hade genomfört en strejk den 28 juli 2006, tvingades Finnair ställa in sin reguljära flygning mellan Barcelona och Helsingfors med avgång klockan 11.40. För att passagerarna på denna flygning inte skulle behöva vänta alltför länge, beslutade Finnair att lägga om de efterföljande flygningarna till Helsingfors. Passagerarna på den inställda flygningen flögs således till Helsingfors påföljande dag (den 29 juli 2006) med flygningen klockan 11.40 och med ett extrainsatt flygplan som avgick klockan 21.40. Omläggningen ledde till att en del av de passagerare som hade köpt biljett till flygningen den 29 juli 2006 klockan 11.40 fick vänta till den 30 juli 2006 för att komma till Helsingfors med den reguljära flygningen klockan 11.40 eller med ett extrainsatt flygplan klockan 21.40. Vissa passagerare, däribland Timy Lassooy, som hade köpt biljett till flygningen den 30 juli 2006 klockan 11.40 och som i vederbörlig ordning hade infunnit sig för ombordstigning, avreste till Helsingfors samma dag med det extrainsatta flygplanet klockan 21.40. Dessa passagerare fick ingen kompensation av Finnair.

Eftersom Timy Lassooy ansåg att Finnair utan giltigt skäl hade nekat honom ombordstigning väckte han talan vid Helsingfors tingsrätt och yrkade att Finnair skulle förpliktas att betala 400 euro till honom, vilket är den kompensation som föreskrivs i förordningen för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer. Efter det att tingsrätten ogillat hans talan, överklagade han till Helsingfors hovrätt, som med ändring av tingsrättens dom biföll yrkandet om kompensation.

Finnair överklagade hovrättens dom till Högsta domstolen (Finland), som genom en begäran om förhandsavgörande har ställt ett antal frågor till EU-domstolen. Dessa har ställts för att få klarhet i vilken omfattning begreppet "nekad ombordstigning" har och huruvida ett lufttrafikföretag har rätt att åberopa extraordinära omständigheter som skäl för att neka ombordstigning för passagerare på flygningar som äger rum efter den flygning som ställts in på grund av extraordinära omständigheter eller för att befria sig från skyldigheten att betala kompensation till dessa passagerare.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, s. 1).

EU-domstolen har idag meddelat dom i målet och slår där fast att **begreppet "nekad ombordstigning" inte enbart omfattar fall av överbokning, utan även fall där ombordstigning nekas av andra skäl, till exempel driftsmässiga skäl.**

Denna tolkning följer av förordningens lydelse och dessutom av det mål som den syftar till att nå, nämligen att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerare. När unionens lagstiftare (Europaparlamentet och rådet) år 2004 beslutade att införa nya bestämmelser var syftet att minska det alltför höga antalet passagerare som nekades ombordstigning mot sin vilja. I den nya förordningen ges begreppet nekad ombordstigning därför en mer vidsträckt innebörd, som omfattar samtliga fall där ett lufttrafikföretag vägrar att transportera en passagerare. Om begreppet "nekad ombordstigning" enbart omfattade fall av överbokning, skulle detta i praktiken medföra en betydande försämring av passagerarnas skydd. Passagerare som befinner sig i en situation som – precis som vid överbokning – inte kan tillskrivas dem skulle då bli helt utan skydd, vilket skulle strida mot lagstiftarens målsättning.

Domstolen slår också fast att **uppkomsten av extraordinära omständigheter (som till exempel en strejk), som medför ett lufttrafikföretag måste lägga om de flygningar som äger rum efter det att omständigheterna inträffade, inte motiverar att passagerare nekades ombordstigning på dessa senare flygningar, och befriar inte heller lufttrafikföretaget från dess kompensationskyldighet gentemot passagerare** som av företaget nekades ombordstigning på en sådan senare flygning.

I förordningen anges att rimliga skäl för att neka ombordstigning bland annat kan vara hälso- eller säkerhetsskäl eller att resehandlingar är ofullständiga. Domstolen anser dock att ett fall av nekad ombordstigning som det som är aktuellt i det nationella målet inte kan jämföras med sådana skäl, eftersom skälet för att neka ombordstigning inte kan tillskrivas passageraren.

Däremot kan detta fall jämföras med en nekad ombordstigning på grund av att lufttrafikföretaget redan från början har överbokat en flygning av ekonomiska skäl. I förevarande fall omfördelade Finnair Timy Lassooy's plats för att kunna transportera andra passagerare, och företaget gjorde således självt ett val bland de passagerare som skulle transporteras.

Denna omfördelning gjordes visserligen för att de passagerare vars flygningar hade ställts in på grund av strejken inte skulle behöva vänta alltför länge. Finnair hade emellertid inte rätt att med hänvisning till andra passagerares intresse avsevärt utöka de fall där företaget har rätt att anse det finns rimliga skäl att neka ombordstigning. Detta skulle medföra att passagerarna på senare flygningar berövades allt skydd, vilket skulle strida mot syftet med förordningen.

Av förordningen framgår även att lufttrafikföretaget inte är skyldigt att betala kompensation när en flygning ställs in på grund av "extraordinära omständigheter", det vill säga omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. De passagerare som nekades ombordstigning samma dag som strejken ägde rum hade således inte rätt att få kompensation. Unionens lagstiftare har emellertid inte avsett att lufttrafikföretaget ska kunna slippa betala kompensation vid nekad ombordstigning mot passagerarnas vilja med hänvisning till "extraordinära omständigheter". Domstolen framhåller att de extraordinära omständigheterna endast får avse en viss flygning en viss dag, vilket inte är fallet när en passagerare nekades ombordstigning på grund av en omläggning av flygningar till följd av extraordinära omständigheter som har påverkat en tidigare flygning.

Domstolen säger dock att denna slutsats inte påverkar lufttrafikföretagens rätt att i sin tur begära ersättning av den som har orsakat den nekade ombordstigningen, som kan vara en utomstående person. Sådan ersättning kan minska eller till och med undanröja lufttrafikföretagens kostnader för att uppfylla sin kompensationskyldighet.

---

**PÅPEKANDE:** Begäran om förhandsavgörande gör det möjligt för domstolarna i medlemsstaterna att, i ett mål som pågår vid dem, vända sig till EU-domstolen med frågor om tolkningen av unionsrätten eller om giltigheten av en unionsrättsakt. Domstolen avgör inte målet vid den nationella domstolen. Det är den nationella domstolen som ska avgöra målet i enlighet med EU-domstolens avgörande. Detta avgörande är på samma sätt bindande för de övriga nationella domstolar där en liknande fråga uppkommer.

---

*Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för domstolen.*

*Domen i [fulltext](#) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.*

*Kontaktperson för press: Gitte Stadler ☎ +352 4303 3127*

*Bilder från uppläsningen av domen finns tillgängliga på "[Europe by Satellite](#)." ☎ (+32) 2 2964106*