

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 8 november 2016

Mål nr

T 814-15

KLAGANDE

1. RH

2. SPH

Ombud: RH

MOTPART

Thai Airways International PCL, 502038-5943

Box 1118

111 81 Stockholm

Ombud: Advokat LG och advokat CI

SAKEN

Fordran

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Göta hovrätts dom 2015-01-14 i mål FT 21-14

DOMSLUT

Högsta domstolen avslår överklagandena.

RH och SPH ska solidariskt ersätta Thai Airways International PCL för rättegångskostnader i Högsta domstolen med 1 323 kr.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

Klagandena har yrkat att deras i domstolarna förda talan ska bifallas.

Thai Airways har motsatt sig att hovrättens dom ändras.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

DOMSKÄL

Bakgrund

1. Klagandena bokade via internet en resa tur och retur Stockholm–Bangkok med Thai Airways. De reste som planerat ut i början av oktober 2008. Återresan skedde den 31 oktober 2008. Flyget blev då försenat och anlande till Stockholm sju timmar efter utsatt tid.
2. I november 2008 krävde klagandena ersättning av Thai Airways på grund av den sena ankomsten. Thai Airways bestred ersättningskyldighet för annat än kostnader och inkomstförlust. Parterna fortsatte att korrespondera i frågan fram till augusti 2010.

3. I oktober 2011 ansökte klagandena om betalningsföreläggande med yrkanden om att Thai Airways skulle förpliktas att till var och en av dem betala 600 euro. Efter bestridande från Thai Airways vidhöll de i tingsrätten sina krav. De hänförde sig till *dels* 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 (flygpassagerarförordningen), *dels* konventionen den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen), *dels* svenska kontraktsrättsliga regler.

4. Klagandena anförde i tingsrätten att den skada som de begär ersättning för är ideell. I hovrätten förtydligade de att skadan bestod i att de inte har kunnat utnyttja sin fritid.

5. Tingsrätten fann att flygpassagerarförordningen inte var tillämplig på den aktuella transporten. Det var däremot Montrealkonventionen, men klagandena hade enligt tingsrätten inte lidit någon ersättningsgill skada. Käromålen ogillades därför. Hovrätten har gjort samma bedömningar som tingsrätten.

Tillämpliga regler och Högsta domstolens prövning

6. Domstolarna har kommit fram till att flygpassagerarförordningen inte är tillämplig på den aktuella flygningen eftersom Thai Airways inte är ett EG-lufttrafikföretag. Högsta domstolen gör samma bedömning som domstolarna i den frågan.

7. Thailand har inte tillträtt Montrealkonventionen, och inte heller dess föregångare, det s.k. Warszawasystemet. Omständigheterna är således sådana,

att enligt 9 kap. 2 § luftfartslagen (1957:297) – som numera har ersatts av 4 § lagen (2010:510) om lufttransporter – ska i de hänseenden som är aktuella i målet Montrealkonventionen tillämpas som lag här i landet.

8. Vad som ska prövas är följaktligen huruvida det av Montrealkonventionen eller svensk kontraktsrätt följer att klagandena med anledning av den sena ankomsten har rätt till ersättning för skada i form av förlust av fritid. I målet aktualiseras också frågan huruvida preskription enligt Montrealkonventionen ska beaktas självmant av domstol.

Om tolkning av Montrealkonventionen

9. För att fastställa den rätta meningen av Montrealkonventionen ska, som vid all konventionstolkning, beaktas såväl den gängse meningen av konventionens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrunden av konventionsregleringens ändamål och syfte, som de generella principer som får anses komma till uttryck i konventionen. Förarbetena liksom omständigheterna vid konventionens ingående kan också ge ledning för att fastställa innebörden. Eftersom tillämpningen och tolkningen av internationella konventioner i stor utsträckning sker vid nationella domstolar, så är även nationell rättspraxis från konventionsstaterna av stor betydelse i den mån det går att utläsa någon enhetlighet i denna. (Se ”Akzo Nobel” NJA 2014 s. 425 och ”Potatisetanolen” NJA 2016 s. 563.)

10. När det gäller tolkningen av Montrealkonventionen märks vidare att EU har anslutit sig till denna, och att det finns viss rättspraxis rörande konventionen såsom en del av unionsrätten. Denna praxis är av intresse även när, såsom i förevarande fall, fråga är om en transport som inte omfattas av unionsrätten (se t.ex. prop. 2002/03:18 s. 40, 73 och 74).

Specialpreskription enligt konventionen ska inte beaktas av domstolarna på eget initiativ

11. För att inte förlora sin rätt måste en passagerare som kräver ersättning med stöd av Montrealkonventionen väcka talan om ersättning inom två år från ankomsten till destinationsorten (artikel 35.1). Beräkningen av preskriptionsfristen ska ske i enlighet med nationell rätt (artikel 35.2).

12. Klagandena har inte väckt talan inom den i konventionen föreskrivna tvåårsfristen. Thai Airways har emellertid inte gjort någon invändning om preskription. Det aktualiserar frågan huruvida preskription enligt konventionen ska uppmärksammas av domstolen på eget initiativ.

13. Montrealkonventionens preskriptionsreglering togs i princip oförändrad över från Warszawakonventionen. Vad som förekom vid tillkomsten av den senare konventionen talar för en avsikt att i vissa avseenden begränsa nationell rätts verkningar när det gäller preskription (se Robert C. Horner och Didier Legrez (trans.), Minutes of the Second International Conference on Private Aeronautical Law, s. 110 ff. och 309 f. och Daniel Goedhuis, La convention de Varsovie, 1933, s. 237 f.). Avsikten framgår dock inte av preskriptionsregleringens ordalydelse. Denna ger endast klart uttryck för dels att talan måste väckas för att preskriptionen ska avbrytas, dels att följden av att talan inte väcks är att passageraren förlorar sin rätt till ersättning.

14. För att konventionens preskriptionsreglering inte ska kompletteras med en utfyllande tillämpning av nationell rätt krävs det att konventionstexten på ett klart och entydigt sätt ger uttryck för att nationell rätt är undantagen. Så är alltså inte fallet. Huruvida en svensk domstol ska beakta preskription enligt Montrealkonventionen på eget initiativ är följaktligen att bedöma enligt svensk rätt. Hänsyn ska då tas till rättspraxis i andra konventionsstater, om

denna uppvisar någon enhetlighet (se p. 9). Någon sådan enhetlighet föreligger emellertid inte (Elmar Giumulla m.fl., Montreal Convention, Commentary, 2014, Article 35 fn. 28–40 med omfattande hänvisningar). Det saknas därför anledning att frångå vad som i allmänhet gäller i svensk rätt rörande frågan om officialprövning av bestämmelser om specialpreskription.

15. Sedan länge råder det enighet om att allmän preskription enligt preskriptionslagen (1981:130) inte ska beaktas självmant av domstolarna. Det är en konsekvens av att parterna disponerar över möjligheten att avtala om det materiella rättsförhållandet. Galdenären disponerar då också över preskriptionsfrågan. När det gäller specialpreskription är rättsläget inte lika klart (se t.ex. Knut Rodhe, Obligationsrätt, 1956, § 58 vid not 132 och Stefan Lindskog, Preskription, 3 uppl. 2011, s. 653). Emellertid bör i princip samma synsätt anläggas här som beträffande allmän preskription. Det avgörande är således huruvida parterna disponerar över det materiella rättsförhållandet.

16. Preskription av ersättningsansvar enligt Montrealkonventionen är en del av ett tvingande ansvarssystem till förmån för transportkunden (se artikel 47). Reglerna hindrar emellertid inte parterna från att ingå t.ex. en förlikning kring ersättningskravet sedan tvist väl har uppstått. Parterna förfogar således över det materiella förhållandet, inklusive frågan om preskription. En domstol ska därför – på det sätt som domstolarna också har gjort i detta mål – avstå från att självmant beakta eventuell preskription enligt konventionen (jfr Per-Olof Ekelöf m.fl., Rättegång II, 9 uppl. 2015, s. 77 och Lindskog, a.a., s. 650).

Transportören svarar enligt Montrealkonventionen för skador till följd av försening

17. Enligt artikel 19 i Montrealkonventionen svarar transportören – med vissa i detta mål inte aktuella undantag – för skador till följd av försening vid

lufttransporter av passagerare. Det leder till frågan om det i detta fall kan anses ha förekommit en ansvarsgrundande försening.

Avtalet ger ingen ledning beträffande förseningsfrågan

18. Avtalet utgör utgångspunkt för bedömningen av om det föreligger en försening. Klagandena har anfört att tiderna enligt tidtabellen utgör en del av avtalet, och att tabellen därför är avgörande för förseningsfrågan.

19. I normalfallet utgör emellertid tidtabeller såvitt gäller ankomsttiden enbart en uppskattning. För att den i en tidtabell angivna ankomsttiden ska anses vara utfäst krävs det att transportören har gett uttryck för ett särskilt åtagande i det hänseendet (se t.ex. Svante O. Johansson, *An outline of transport law*, 2nd ed. 2014, s. 173).

20. Det finns i detta fall inget i utredningen som ger underlag för att vad som i fråga om ankomsttid anges i den aktuella tidtabellen skulle anses vara utfäst.

Vid ankomsten förelåg det en försening i konventionens mening

21. Det har i Montrealkonventionen inte definierats vad som avses med försening. I ett av de utkast som låg till grund för konventionen finns det dock en definition av förseningsbegreppet. Definitionen utgår från att försening föreligger när transportören inte kan befordra passagerarna till destinationen i sådan tid som, med beaktande av omständigheterna, en omsorgsfull transportör rimligen kan förväntas att göra (se artikel 18 i det utkast som återges i *The Aviation Quarterly* 1996–97 s. 309).

22. Definitionen kom inte att flyta in i konventionen, eftersom de nationella domstolarna antogs utan svårigheter kunna fastställa om det förelåg en försening eller inte. Likväl har det i linje med den föreslagna definitionen i rättspraxis och i den juridiska litteraturen allmänt antagits att en försening föreligger om transporten inte slutförs inom rimlig (eller skälig) tid (se t.ex. Gjemulla m.fl., a.a., Article 19 fn. 6 och 9; Isabella Diederiks-Verschoor och Pablo Mendes De Leon, *An Introduction to Air Law*, 9th ed. 2012, s. 175; Paul Stephen Dempsey, *Aviation Liability Law*, 2nd ed. 2014, § 14.1.1; Peter Lødrup, *Luftrett 2*, 1975, s. 89; Anders Eriksson, *Flygpassagerares rättigheter*, 2014, s. 87; Kurt Grönfors, *Tidsfaktorn vid transportavtal*, 1974, s. 71 ff., 101 och 193 ff.; Lena Sisula-Tulokas, *Dröjsmålsskador vid passagerartransport*, 1985 (ak. avh.), s. 137 f. och Johansson, a.a., s. 173).

23. Vid bedömningen av vad som utgör rimlig tid ska beaktas den tid som det normalt går åt för att med flyg befordra en resenär den aktuella sträckan. En jämförelse kan då ske med andra transportörers transporttid och transportörens egen färdplan (tidtabeller) under hänsynstagande till meteorologiska förhållanden och andra omständigheter som transportören inte ansvarar för och som kan inverka på möjligheten att genomföra transporten.

24. Ett viktigt skäl för att välja lufttransport är att transporten utförs snabbt. Därför anses tröskeln för vad som utgör dröjsmål i allmänhet vara lägre än vad som gäller för andra transportsätt. Mindre och rimliga förseningar får dock godtas (se bl.a. Gjemulla m.fl., a.a., Article 19 fn. 8; Diederiks-Verschoor och Mendes De Leon, a.a., s. 175 f. och 181; Paul Stephen Dempsey och Svante O. Johansson, *Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage*, i *Air & Space Law 2010*, s. 211, jfr beträffande tågtransport ”Årskortet” NJA 2009 N 3 minoriteten på s. 16). Vid längre flygningar anses förseningar på upp till några timmar vara rimliga. Har det väl konstaterats att tiden överskrider vad som kan anses vara en rimlig

försening, så torde i allmänhet hela förseningstiden anses vara ett dröjsmål och således kunna läggas till grund för bestämningen av skadan.

25. I detta fall anlände flygplanet från Thailand till Stockholm sju timmar efter vad som angavs i tidtabellen. Det får med hänsyn till omständigheterna anses utgöra en försening i den mening som avses i konventionen.

Förseningsskada ersätts enligt konventionen med tillämpning av nationell rätt

26. Ett avtalsbrott i form av försening kan orsaka en passagerare inte bara ekonomisk skada utan också besvär av olika slag. Det kan röra sig om allmänt obehag och frustration likaväl som förlust av fritid eller förlorad semester och andra olägenheter. Sådana nackdelar kan inte alltid mätas direkt i pengar. De är i första hand icke-ekonomiska skador. Det föranleder frågan vad som för skador av detta slag gäller enligt Montrealkonventionen.

27. Lika lite som Montrealkonventionen innehåller någon definition av vad som är försening ger konventionen någon ledning beträffande vad för slags skada som vid försening berättigar till ersättning.

28. Den rättspraxis som i olika nationella domstolar har utbildats rörande frågan vad som utgör ersättningsgill skada enligt konventionen är inte enhetlig. Vissa avgöranden talar för att man i tysk rätt och i anglo-amerikanska rättsordningar lämnar ersättning för icke-ekonomiska skador. Andra avgöranden är sådana att det framstår som tveksamt huruvida ersättning ska utgå för sådana skador. (Se t.ex. Gjemulla m.fl., a.a., Article 19 fn. 84 och 85; Diederiks-Verschoor och Mendes De Leon, a.a., s. 179 f.; Dempsey, a.a., § 16.181 och § 16.182 och Sisula-Tulokas, a.a., s. 256 ff. samtliga med vidare hänvisningar.) Det är därför inte möjligt att hämta någon vägledning i denna rättspraxis.

29. EU-domstolens rättspraxis ger inte stöd för något annat än att allmänna kontraktsrättsliga principer är tillämpliga. Således har domstolen uttalat att talan enligt konventionen avser individualiserad ersättning för varje enskilt fall i form av skadestånd (se IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, p. 43 och 44; jfr Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, p. 32). Domstolen har visserligen därutöver i vissa rättsfall framhållit att begreppet skada i Montrealkonventionen ska anses omfatta såväl ekonomisk som ideell skada. Men av dessa avgöranden följer endast att ersättning för ideell skada i och för sig kan utgå (Sousa Rodriguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, p. 41) samt att också ideell skada – om den berättigar till ersättning enligt nationell rätt – omfattas av konventionens ansvarsbegränsningsregel (Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, p. 39).

30. Slutsatsen är att det inte har utbildats någon internationellt förhärskande princip rörande skadebegreppet i Montrealkonventionen och vilka slags skador som är ersättningsgilla enligt konventionen. Däremot kan det sägas att enligt konventionen är icke-ekonomisk (eller ideell) skada inte utesluten från ersättning. I vad mån sådan skada berättigar till ersättning bestäms enligt nationell rätt. Det leder till frågan vad som enligt svensk rätt gäller rörande ersättning för ideell skada i kontraktuella förhållanden. Utgångspunkten är då att ansvarsgrund i och för sig föreligger enligt Montrealkonventionen (vilket innebär att vad som enligt allmänna svenska kontraktsrättsliga principer kan gälla i fråga om förutsättningar för ansvar i och för sig saknar betydelse i målet).

Allmänt om svensk rätt rörande ersättning för ideell skada i kontraktsförhållanden

31. I svensk rätt anses ersättning för ideell skada i utomobligatoriska förhållanden som huvudregel förutsätta lagstöd. Vad som gäller i kontrakts-

förhållanden är mer osäkert (jfr Rodhe, a.a., § 47 vid not 47). Det har visserligen uttalats att utgångspunkten är att skadestånd i avtalsförhållanden begränsas till ekonomiska effekter av avtalsbrottet (se Ole Lando m.fl. (edit.), *Restatement of Nordic Contract Law*, 2016, s. 294). Det är också att notera att differensteorin – som i regel används för att bestämma ersättning för att sätta en avtalspart i samma position som om avtalet hade fullgjorts på rätt sätt – är inriktad mot avtalets ekonomiska effekter. Samtidigt står det klart att i avtalsförhållanden har ideell skada ersatts i vissa fall (se exempelvis ”Den vinterförvarade båtmotorn” NJA 1979 s. 670, där skada som bestod i ”avbräck i [...] rekreations- och semestermöjligheter” ersattes).

32. Av det förhållandet att ideell skada i åtminstone vissa fall ersätts i kontraktsförhållanden kan den slutsatsen dras, att indelningen i ideell respektive ekonomisk skada inte är uteslutande avgörande. Att strikt bygga på en sådan klassificering framstår också som mindre ändamålsenligt. Särskilt skador som avser förlust av fritid eller mistad semester och andra liknande olägenheter ligger ofta på gränsen för vad som kan anses utgöra en ekonomisk skada (jfr prop. 1984/85:110 s. 274, där det talas om ”konsumentens intresse av att få valuta för kostnader eller arbete som han har nedlagt för att få ökad fritid”). En klassificering kan därför bli tämligen oförutsebar (jfr ”Lustjakten Itaka” NJA 1945 s. 440 I, ”Den förstörda semestern” NJA 1948 s. 646 och ”Dragkroken” NJA 1992 s. 213).

33. En mer ändamålsenlig avgränsning av vad som utgör ersättningsgilla ideella skador uppnås genom att undersöka hur skadan förhåller sig till vad som kan kallas den skadelidande kontrahentens avtalsintresse. Det intresset bestäms då av den prestation som parten på grund av avtalsförhållandet har rätt till och syftet med prestationen. Om en skada beror på att det uttryckligen eller underförstått överenskomna syftet inte har realiserats till följd av

utebliven prestation eller fel i denna, så talar det för att skadan ska ersättas även om den är svår att mäta i pengar.

Om ersättning enligt svensk rätt för ideell skada vid försenad persontransport

34. Det kan vara klart för båda parter vad en persontransport syftar till. Ett typexempel är en paketresa till en semesterort. Om syftet med en sådan resa på grund av en försening förfelas i beaktansvärd grad, så bör den ideella skada som är förenad med förseningen i allmänhet vara ersättningsgill enligt allmänna kontraktsrättsliga principer. Detta är i linje med att EU-domstolen har uttalat att ersättning för en skada orsakad av utebliven semesterglädje är av särskild betydelse för resenärerna vid turistresor (Leitner, C-168/00, EU:C:2002:163). Mot den bakgrunden tolkade domstolen begreppet skada i rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang så, att det i princip finns en rätt för konsumenten att få ersättning för ideell skada orsakad av att de tjänster som ingår i en paketresa inte har utförts eller har utförts felaktigt (jfr också det finländska rättsfallet HD 1982 II 64 där ersättning utgick för förlorad semester efter ett avtalsbrott rörande en paketresa).

35. Det förhåller sig i allmänhet inte på samma sätt med reguljära persontransporter. Oavsett transportmedlet kan sådana resor fylla vitt skilda syften. Ett dröjsmål kan därför leda till besvärande icke-ekonomiska olägenheter av många olika slag. En försenad bussresa kan innebära att resenären kommer för sent till en begravning. En fördröjd ankomst av tåget kan innebära att en teaterföreställning missas. Och om ett flyg uppehålls av någon anledning, så kan det stjäla tid från exempelvis en sedan länge planerad fisketur. Sådana ideella skador som beror på individuella och för transportören okända syften med resan bör i allmänhet inte berättiga till ersättning. Än mindre föranleder allmänna kontraktsrättsliga principer att redan tidsförlusten i sig

skulle utgöra en ersättningsgill skada. Det synsättet har visst stöd i EU-domstolens rättspraxis. Således har domstolen beträffande Montrealkonventionen uttalat att en olägenhet i form av tidsspillan inte är att se som skada till följd av försening (se Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657 p. 49–58), låt vara att uttalandet kanske mer syftat till att framhålla de principiella skillnaderna mellan flygpassagerarförordningen och Montrealkonventionen än att närmare klargöra vad den senare innebär.

Bedömningen av skadeståndsanspråken i detta fall

36. Det rör sig här om en reguljär transport. Klagandena har inte påstått något särskilt överenskommet eller underförstått syfte med denna utöver vad som ligger i själva transporttjänsten. Att förseningen har inneburit tidsspillan är då normalt inte tillräckligt för att berättiga till ersättning för ideell skada. Det måste i avtalsförhållanden av det aktuella slaget i allmänhet till något mer än tidsförlusten i sig för att sådan ersättning ska utgå. Några omständigheter av detta slag har inte åberopats. Vad den förlorade tiden skulle ha använts till saknar i princip betydelse, så länge inte tillgodoseendet av denna avsikt är en del av den överenskomna avtalsprestationen.

37. Det ska tilläggas att RH har upplyst att han tog ut en extra semesterdag för att hantera den försenade ankomsten. Det förhållandet ligger emellertid inte till grund för det anspråk som han gör gällande i målet; klagandenas anspråk hänför sig i stället i sin helhet till sådan ersättning för olägenhet på grund av tidsspillan som utgår enligt flygpassagerarförordningen när den är tillämplig.

Slutsatser

38. Sammanfattningsvis är Högsta domstolens slutsatser att Montrealkonventionen men inte flygpassagerarförordningen är tillämplig. Enligt konventionen föreligger det en ersättningsberättigande försening. Vad som utgör ersättningsgill skada ska dock bestämmas enligt svensk rätt.

39. Vid reguljär persontransport med allmänna transportmedel grundar enligt svenska kontraktsrättsliga principer i regel inte tidsförlust på grund av försening i sig rätt till ersättning för ideell skada. Vad klagandena har anfört om förlorad fritid till stöd för sina yrkanden om ersättning är inte tillräckligt för att Thai Airways ska bli ersättningsskyldigt för sådan skada.

40. Den talan som klagandena för kan alltså inte bifallas vare sig enligt Montrealkonventionen eller enligt svensk kontraktsrätt. Det betyder att överklagandena ska avslås.

41. Klagandena har följaktligen att ersätta Thai Airways för rättegångskostnad också i Högsta domstolen. Ersättning ska utgå med ett belopp som motsvarar en timmes rådgivning.

I avgörandet har deltagit: justitieråden Stefan Lindskog, Ella Nyström, Svante O. Johansson (referent, särskilt yttrande), Lars Edlund (skiljaktig) och Anders Eka
Föredragande justitiesekreterare: Karin Annikas Persson



**BILAGA 1 TILL
PROTOKOLL**
2016-08-17

Mål nr
T 814-15

SKILJAKTIG MENING

Justitierådet Lars Edlund är skiljaktig och anför:

Jag instämmer med majoriteten till och med punkt 34. Däremot anser jag att viss ersättning bör utdömas. Domskälen bör därför ha följande lydelse från och med punkt 35.

35. Att gränsen mellan ideell och ekonomisk skada kan vara flytande illustreras av de uttalanden som gjorts i förarbetena till konsumenttjänstlagen och konsumentköplagen, se prop. 1984/85:110 s. 274 och prop. 1989/90:89 s. 42 (jfr punkt 32 i denna dom). Det handlar i detta fall inte om ideell skada i form av allmänt obehag eller frustration på grund av förseningen. Här är det i stället fråga om förlust av fritid, dvs. tid som kunde ha nyttjats till något annat än tidspillan i väntan på att flygtransporten ska genomföras. Redan i rättspraxis före nämnda konsumentskyddslagars ansågs förlust av fritid i flera fall som ett skyddsvärt intresse. Genom den rättsutveckling som skett därefter får det numera anses klart att en sådan förlust enligt svensk rätt ska betraktas som en skada av ekonomisk natur; tid är pengar även när tiden är fritid. I linje med detta har Allmänna reklamationsnämnden i sin praxis behandlat förlust av semester eller fritid som en ersättningsgill skada enligt Montrealkonventionen.

36. Det kan i och för sig noteras att EU-domstolen uttalat att olägenhet i form av tidspillan inte skulle vara att anse som skada till följd av försening (se

Dok.Id 127157

HÖGSTA DOMSTOLEN	Postadress	Telefon 08-561 666 00	Expeditionstid
Riddarhustorget 8	Box 2066	Telefax 08-561 666 86	08:45-12:00
	103 12 Stockholm	E-post:	13:15-15:00
		hogsta.domstolen@dom.se	
		www.hogstadamstolen.se	

Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657 p. 49–58). Uttalandet får dock primärt ses som ett sätt att lösa problemet med den överlappande reglering som uppkommit genom att flygpassagerarförordningen täcker situationer som även omfattas av Montrealkonventionen, och där förordningen enligt EU-domstolen har företräde. Detta får däremot inte någon avgörande betydelse när, som i detta fall, flygpassagerarförordningen inte är tillämplig. Frågan får i stället lösas med tillämpning av enbart Montrealkonventionen som svensk rätt. Då har transportören ett skadeståndsansvar för uppkommen skada inom ramen för de begränsningar som följer av konventionen.

37. Mot bakgrund av att det vid flygtransporter är fråga om en standardiserad tjänst som tillhandahålls åt ett stort antal personer är det knappast görligt att gå in på någon närmare individuell prövning av avtalsintresset. Det måste antas att det typiska avtalsintresset vid en flygtransport är att komma fram till destinationsorten i rimlig tid. Det finns då inte heller skäl att skilja på olika slags passagerare med skiftande mått av fritid. Huruvida tidspillan har drabbat en yrkesverksam person, en studerande eller en pensionär bör alltså vid en typiserad bedömning inte ha någon betydelse. Relevanta omständigheter vid en sådan bedömning bör vara de generella förhållandena rörande den aktuella förseningen, främst dess längd ställd i relation till den beräknade flygtiden. Viss betydelse kan även tillmätas flygföretagets ansträngningar att minska förseningen och dess verkningar för passagerarna.

Bedömningen i detta fall

38. Klagandena har lidit ersättningsgill skada på grund av förseningen. Någon annan omständighet än förseningens längd i relation till beräknad flygtid finns inte att beakta i detta fall. Skadan kan för var och en av klagandena skäligen uppskattas till 1 000 kr.

Överröstad i denna del instämmer jag med majoriteten i fråga om
rättegångskostnaderna.



**BILAGA 2 TILL
PROTOKOLL**
2016-08-17

Mål nr
T 814-15

SÄRSKILT YTTRANDE

Referenten, justitierådet Svante O. Johansson tillägger för egen del följande.

Preskriptionsfrågan

1. När det gäller preskription enligt Montrealkonventionen kan framhållas att preskriptionsbestämmelsen i Montrealkonventionen i princip oförändrad hämtades från artikel 29 Warszawakonventionen. Vid utarbetandet av den artikeln fanns ett utkast till bestämmelse som var annorlunda utformad än vad den slutliga texten kom att bli. I utkastet var preskriptionen reglerad som en preskriptionstid (délai de prescription) som kunde förlängas eller avbrytas enligt domstolslandets nationella rätt. Detta kritiserades av den italienska delegationen vid diplomatkonferens där Warszawakonventionen beslutades mot bakgrund av att sådana frister i viss nationell rätt kunde förlängas oändligt (se Robert C. Horner och Didier Legrez (trans.), Minutes of the Second International Conference on Private Aeronautical Law, 1975, s. 309 ff.).

2. En ordning där nationell rätt var avgörande för om preskriptionstiden kunde förlängas ansågs mindre lämplig. Regeln ändrades därför slutligen. Den utformades då som en regel där en fordring upphör helt vid utgången av fristen (délai de déchéance, se a.a. s. 110 ff.). Enligt de rättsordningar där sådana institut förekommer kan fristerna inte förlängas eller avbrytas (se Daniel Goedhuis, La convention de Varsovie, 1933, s. 237 f.). I andra rättsordningar –

Dok.Id 127156

HÖGSTA DOMSTOLEN
Riddarhustorget 8

Postadress
Box 2066
103 12 Stockholm

Telefon 08-561 666 00
Telefax 08-561 666 86
E-post:
hogsta.domstolen@dom.se
www.hogstadamstolen.se

Expeditionstid
08:45-12:00
13:15-15:00

där distinktionen mellan de båda instituten på samma sätt som i Sverige är okänd – har detta skapat osäkerhet om vad som gäller.

3. Den beskrivna tillkomsthistorien av preskriptionsbestämmelsen i konventionen ger klart uttryck för att dess koncipister ville begränsa nationella rättsverkningar i vissa avseenden. Den slutliga ordalydelsen av preskriptionsregeln ger emellertid klart uttryck endast för dels att talan måste väckas för att preskriptionsfristen ska avbrytas, dels att följden av att talan inte väcks är att passageraren förlorar sin rätt till ersättning, dvs. utan möjlighet exempelvis till kvittning.

4. Beträffande andra frågor än de nämnda, t.ex. förlängning av preskriptionsfristen, avbrytande av fristen, parternas möjligheter att avstå från att åberopa fristen samt huruvida domstolen ska beakta fristen på eget initiativ, är konventionstexten tyst. Nationella regler får då tillämpas på dessa frågor, vilket också har skett i rättspraxis från olika konventionsstater (Elmar Giumulla m.fl., Montreal Convention, Commentary, 2014, Article 35 fn. 28–40).

5. Det anförda leder, som framgår av Högsta domstolens dom, till att domstolarna inte ska beakta preskriptionen självmant.

Vilka typer av skador som en försening kan ge upphov till

6. Ett avtalsbrott i form av dröjsmål innebär alltid en tidsförlust oavsett vilken typ av avtalsförhållande det är fråga om. Många gånger kan det vara svårt att ge klart besked om vilka av dessa som ger ersättning i form av skadestånd. Allmänna kontraktsrättsliga principer föranleder sällan att redan tidsförlusten i sig skulle utgöra en ersättningsgill skada. I undantagsfall förekommer dock andra ersättningsmöjligheter för tidsförlust (så är fallet t.ex.

enligt EU:s olika s.k. passagerarförordningar och lagen [2015:953] om kollektivtrafikresenärers rättigheter).

7. Till viss del hänger oklarheterna beträffande rätten till ersättning samman med att förhållandet mellan skadestånd i och utanför kontraktsförhållanden är flytande. I svensk rätt anses ersättning för ideell skada i utomobligatoriska förhållanden som huvudregel förutsätta lagstöd. Någon motsvarande uttrycklig begränsning finns inte för kontraktsförhållanden. Emellertid tillämpas skadeståndslagen för det fall inte annat är särskilt föreskrivet eller följer av avtal eller annars av regler om skadestånd i avtalsförhållanden. Det har bl.a. mot denna bakgrund anförts en osäkerhet om vad som gäller i svensk rätt beträffande ersättning för ideell skada i avtalsförhållanden (Knut Rodhe, Obligationsrätt, 1956, § 47 vid not 47).

8. Traditionellt har den uppdelning som gjorts mellan ekonomisk och ideell skada inom den allmänna skadeståndsrätten följts även i avtalsförhållanden. Är det en ekonomisk skada utgår ersättning. Är det en ideell skada krävs det i allmänhet stöd i lag för att ersättning ska utgå.

9. Tidsförlust som uppkommer vid ett dröjsmål är ett generellt problem för alla typer av avtalsförhållanden. De tidsförluster som ett dröjsmål kan ge upphov till är särskilt framträdande i samband med förseningar av transporter, men de kan också ha andra orsaker såsom bristande säkerhet vid transporten. Utifrån vad som förekommer i transporträttslig praxis kan skadorna till följd av försening delas in i olika kategorier (jfr Lena Sisula-Tulokas, Dröjsmålsskador vid passagerartransport, 1985 (ak. avh.), s. 250 ff.).

10. Tidsförlusten kan för passageraren till en början medföra *olägenheter av olika slag* såsom stress, ångslan, besvikelse, obehag, harm, frustration, ilska eller annat psykiskt lidande. Den typen av olägenheter föranleds ofta av

väntetider på flygplatser eller i flygplan och har i de allra flesta fall inget samband med vare sig sak- eller personskada.

11. Ett dröjsmål kan vidare medföra att passageraren *förlorar fritid eller mister semester*. Sådana olägenheter kan inte mätas direkt i pengar. De är således i första hand ideella skador. Emellertid kan de sägas ligga på gränsen till att vara ekonomiska skador eftersom det i många fall betyder att ekonomiska förluster uppkommer.

12. Slutligen kan förseningen ge upphov till att den försenade *går miste om evenemang* i form av konferenser, familjehögtider, idrottsarrangemang, konserter, friluftsentressen såsom golfrundor, fisketurer, älgjakt, bastubad eller liknande. Dessa olägenheter är normalt att se som en följd till förseningen och de kan ge upphov till att utlägg som har gjorts för biljetter eller annars blir meningslösa.

Olägenheter i form av psykiskt lidande är inte ersättningsgilla

13. När det gäller de rena ideella skadorna, dvs. olägenheter i form av psykiskt lidande av olika slag, (se p. 10) finns en relativt stor enighet i nationell rättspraxis från konventionsstater om att ersättning inte ska utgå. Detta gäller särskilt rättspraxis som berör ersättning i samband med personskada, där psykiskt lidande inte ansetts föranleda ytterligare ersättning. Med en sådan utgångspunkt skulle det vara både ologiskt och överraskande om ersättning för psykiskt lidande skulle dömas ut till följd av försening (Paul Stephen Dempsey, *Aviation Liability Law*, 2nd ed. 2014, § 16.182.2). Ersättning ska således inte utgå för sådana olägenheter enligt svensk avtalsrätt.

Ersättning för förlorad fritid och mistad semester som inte kan mätas direkt i pengar utgår enligt Högsta domstolens nu fastslagna rättsgrundsats

14. När det gäller ersättning för förlorad fritid och mistad semester (se p. 11) har svensk rätt varit något vacklande. Här har ideell skada i rekreations- och semestermöjligheter ersatts i avtalsförhållanden ("Båtmotorn" NJA 1979 s. 670). För avtalsförhållanden del finns förarbetsuttalanden som talar i samma riktning (SOU 1976:66 s. 172, prop. 1984/85:110 s. 274 och prop. 1989/90:89 s. 42). Dessa har också åberopats i andra rättsfall där ersättning utgått ("Dragkroken" NJA 1992 s. 213). Allmänna reklamationsnämnden har följt dessa avgöranden och uttalanden också i transporträttsliga förhållanden (se "Shanghaiflygningen" ARN 2005-626 och "Göteborgsflyget" ARN 2012-8741).
15. När det gäller mistad fritid eller förlorad möjlighet till rekreation som följd av en sakskada har det förekommit att kostnaden för den tänkta fritiden har ansetts vara ersättningsgill till den del den inte kan nyttiggöras (se "Lustjakten Itaka" NJA 1945 s. 440 I). Även i sådana fall där det förefaller vara mer ideell skada ansågs denna vara ersättningsgill (se "Den förstörda semestern" NJA 1948 s. 646 där den skadelidande fick ersättning för "förstörd semester" i form av skadestånd svarande mot semesterersättning).
16. Det rör sig dock i dessa fall närmast om en negativt bestämd ekonomisk skada. En sådan skada berättigar i allmänhet till ersättning i ett kontraktsförhållande (i prop. 1984/85:110 s. 274 talas det om "konsumentens intresse av att få valuta för kostnader eller arbete som han har nedlagt för att få ökad fritid", jfr härtill prop. 1989/90:89 s. 42).
17. Skulle passageraren ha tagit ut en extra semesterdag för att hantera den tidsförlust som uppkommer genom avtalsbrottet föreligger däremot en klar

ekonomisk skada. En sådan är ersättningsgill om det på vanligt sätt visas att förlust uppstått, t.ex. genom intyg från arbetsgivaren eller liknande.

18. Ersättning kan däremot inte utgå genom att klaganden i stället hänför sig till sådan ersättning för olägenhet på grund av tidsspillan som utgår enligt flygpassagerarförordningen när den är tillämplig. Det är för sådana anspråk, där skadan inte kan mätas direkt i pengar, som den rättsgrundsats som Högsta domstolen slår fast i förevarande dom kan komma att tillämpas, dvs. hur skadan förhåller sig till den skadelidandes avtalsintresse (se p. 33 i domen).

Ersättning utgår enligt den antagna rättsgrundsatsen normalt inte för följskador

19. Slutligen uppkommer anspråk för mistade evenemang och andra följskador till en försening (se p. 12). Sådana skador beror ofta på individuella och för transportören helt okända syften. Med hänsyn härtill bör i allmänhet en passagerare inte anses berättigad till ersättning för sådana skador enligt den antagna rättsgrundsatsen (se p. 33 i domen). Skulle emellertid t.ex. ett konserttåg till en viss konsert anordnas av en transportör, är avtalsintresset både allmänt för en passagerare och synbart för en transportör.

20. Det anförda leder, som framgår av Högsta domstolens dom, till att ersättning inte ska utgå i detta fall.