

Ink 2017 -07- 05

Akt.....T 8882-17  
Aktbil.....1



STOCKHOLMS TINGSRÄTT  
Avdelning 1

INKOM: 2017-07-03  
MÅLNR: FT 8882-17  
AKTBIL: 1

Ärende ANM 2017/1260 handling 3

Stockholms tingsrätt  
Box 8307  
104 20 Stockholm

## **Ansökan om stämning med begäran om inhämtande av förhandsavgörande jämlikt artikel 267 Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt**

Kärande: Diskrimineringsombudsmannen  
Box 4057  
169 04 Solna

Företräd av: Enhetschefen Martin Mörk och  
processföraren Anna Rosenmüller Nordlander  
Adress som ovan  
E-post: do@do.se, martin.mork@do.se och  
anna.rosenmuller-nordlander@do.se  
Telefon: 08-120 20 700

Svarande: Braathens Regional Aviation AB  
Org. nr 556458-3101  
Box 37  
201 20 Malmö

Saken: Diskriminering enligt diskrimineringslagen (2008:567)

Forum: 10 kap. 1 § tredje stycket rättegångsbalken (1942:740)  
och 1 § andra stycket lagen (2007:73) om tingsrätts  
behörighet i vissa fall (styrelsen har sitt säte i  
Stockholms kommun och svarandens av Bolagsverket  
registrerade adress är i Malmö dvs. utanför Stockholms  
kommun)

---

Diskrimineringsombudsmannen (DO) ansöker härmed om stämning mot  
Braathens Regional Aviation AB.

DO för som part talan för Pablo Acosta Gomez med stöd av 6 kap. 2 §  
diskrimineringslagen (2008:567), DL. Pablo Acosta Gomez har medgett att DO  
för hans talan.

## **Yrkanden**

DO yrkar att Stockholms tingsrätt inhämtar ett förhandsavgörande från EU-domstolen i frågan om hinder för DO:s talan föreligger.

DO yrkar att Braathens Regional Aviation AB förpliktas att till Pablo Acosta Gomez utge diskrimineringsersättning med 10 000 (tiotusen) kronor. På beloppet yrkas ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen för delgivning av stämning till dess full betalning sker.

DO yrkar också ersättning för sina rättegångskostnader med ett belopp som kommer att anges senare.

## **Sammanfattning av grunderna för talan**

Braathens Regional Aviation AB har den 21 juli 2015 av skäl som har samband med Pablo Acosta Gomez utseende sammankopplat honom med en främmande arabisk/muslimsk passagerare och han har därför tvingats genomgå en extra säkerhetskontroll. Braathens Regional Aviation AB:s agerande har förorsakat Pablo Acosta Gomez obehag.

Braathens Regional Aviation AB har härigenom av skäl som har samband med Pablo Acosta Gomez etniska tillhörighet missgynnat honom genom att behandla honom sämre än andra passagerare behandlas eller skulle ha behandlats i en jämförbar situation.

Detta innebär att Braathens Regional Aviation AB har utsatt Pablo Acosta Gomez för direkt diskriminering i strid med 2 kap. 12 § 1 jämfört med 1 kap. 4 § 1 diskrimineringslagen. Braathens Regional Aviation AB ska därför betala diskrimineringsersättning till Pablo Acosta Gomez för den kränkning som diskrimineringen har inneburit enligt 5 kap. 1 § samma lag.

## **Omständigheter**

### *Händelseförloppet*

Pablo Acosta Gomez är 37 år gammal. Han är född i Chile och bor i Stockholm. Den 21 juli 2015 var han inbokad på flight TF 3012 mellan Landvetter och Stockholm med flygbolaget Malmö Aviation AB (numera Braathens Regional Aviation AB). Avgångstiden var planerad till klockan 07.05 från Landvetter. Pablo Acosta Gomez hade firat sin födelsedag tillsammans med sin dåvarande flickvän, Karin Sjöberg, på hennes lantställe utanför Göteborg. Han skulle återvända till Stockholm för att arbeta samma dag. Pablo Acosta Gomez, som var något sen med incheckningen, gick igenom säkerhetskontrollen utan anmärkningar.

Väl på flygplanet satte han sig på plats 11 C. Befälhavaren taxade ut flygplanet för start. Efter några minuter meddelade personalen i högtalaren att planet måste återvända till gaten på grund av tekniska problem. När flygplanet parkerat vid gaten kom fyra väktare in på planet. Kabinpersonalen pekade ut Pablo Acosta Gomez och en annan för honom obekant passagerare, Adnan Al Said Ahmad, som satt längre fram i planet, på plats 2 C. Båda männen hade

mörkt hår, olivfärgad hy och bar vid tillfället mörkt helskägg. De hade aldrig tidigare träffats.

Två av väktarna gick fram till Pablo Acosta Gomez och sade till honom att ta med sitt bagage och följa med dem. De två andra väktarna hämtade Adnan Al Said Ahmad. Pablo Acosta Gomez ställde frågor till väktarna om varför han fördes av planet. Vaktarna svarade honom inte.

Pablo Acosta Gomez och Adnan Al Said Ahmad fördes tillsammans till säkerhetskontrollen där de båda kontrollerades utan anmärkningar. Sedan fördes de tillbaka till flygplanet, men till skillnad från Adnan Al Said Ahmad släpptes Pablo Acosta Gomez inte på utan fick vänta med väktarna.

Efter en stund fördes Pablo Acosta Gomez återigen bort från flygplanet som taxade ut och lyfte utan honom. Pablo Acosta Gomez gick då till Malmö Aviation AB:s kontor på flygplatsen. Pablo Acosta Gomez frågade varför han avvisats från flygplanet. Personalen gav inga besked utan hänvisade till säkerhetsrutiner och säkerhetsskäl och sade att han inte fick flyga med den aktuella avgången.

Pablo Acosta Gomez kontaktade då Karin Sjöberg som tillsammans med sin far, Glenn Sjöberg, åkte tillbaka till Landvetter för att hämta honom. När de satt i bilen ringde flygchefen Johan Westin från Malmö Aviation AB upp honom. Pablo Acosta Gomez ville veta varför han avvisats från flygplanet. Johan Westin sade att han inte kunde ge mer besked än att det hade att göra med den andre passageraren och att han var ledsen att Pablo Acosta Gomez blivit sammankopplad med denne. Samtalet avslutades med att Johan Westin sade att Pablo Acosta Gomez skulle få en ny flygbiljett via e-post samma dag, något som också skedde.

Av Malmö Aviation AB:s internutredning rörande händelsen framgår att personalens åtgärder hade sin grund i en bedömning av Adnan Al Said Ahmads beteende. Vad gäller Pablo Acosta Gomez ska kabinpersonalen ha uppfattat att han "eventuellt" hade "en gemensam agenda" med Adnan Al Said Ahmad, se bilaga 4. Av internutredningen framgår också att kabinpersonalen omedelbart ska ha fått en obehagskänsla när Pablo Acosta Gomez gick ombord på flygplanet.

Malmö Aviation AB:s sammankoppling mellan Pablo Acosta Gomez och Adnan Al Said Ahmad har medfört ett inte obetydligt obehag för Pablo Acosta Gomez. Förutom det obehag som typiskt sett kan kopplas till den hämtning och säkerhetskontroll som utfördes, har Pablo Acosta Gomez även upplevt ett obehag genom det etniskt baserade utpekandet och det misstänkliggörande som får anses ligga i detta.

#### *Det begärda beloppet*

De yrkade 10 000 kr i diskrimineringsersättning avser upprättelseersättning för det obehag som Pablo Acosta Gomez har drabbats av i enlighet med vad som har angetts ovan. DO avstår alltså från att yrka ersättning avseende det obehag och de olägenheter som uppstått i samband med och till följd av att Pablo Acosta Gomez inte fick flyga med den aktuella flighten.

## Rättsliga utgångspunkter

### *Flygpassagerares rättigheter*

Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) innehåller bl.a. bestämmelser om ansvarsfrågor vid skada på person, bagage eller gods samt försening vid internationell flygtrafik (artiklarna 17–19), se bilaga 5. Montrealkonventionen undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom Rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EUT L 194, 2001, s. 38). Montrealkonventionens bestämmelser om skadestånd är inkorporerade i EU:s rättsordning genom en hänvisning i artikel 1 Rådets förordning 2027/97/EG om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (EGT L 285, 1997, s. 1), se konsoliderad version av den 30 maj 2002, bilaga 6. Inkorporeringen skedde genom Europaparlamentets och rådets förordning 889/2002/EG av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning 2027/97/EG om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor (EGT L 140, 2002, s. 2). Genom artikel 1 förordning 2027/97/EG utvidgas också tillämpningsområdet för Montrealkonventionens bestämmelser om skadestånd till att omfatta lufttransporter som sker inom en och samma medlemsstat i EU.

Av artikel 29 Montrealkonventionen följer att en skadeståndstalan i fråga om transporter av passagerare, bagage eller gods, oavsett hur den grundats – med stöd av konventionen, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt eller på annan grund – endast får föras på de villkor och inom de gränser som fastställs i konventionen, oavsett vem eller vilka som har rätt att föra talan och vilken rätt som tillkommer dem. Av särskild betydelse är att Montrealkonventionen genom denna begränsning inte ger någon möjlighet att föra en talan om ersättning avseende ideell skada på grund av diskriminering (se artiklarna 17–19 som anger att eventuell ersättning ska avse skada på person i form av dödsfall eller kroppsskada alternativt vara hänförlig till försening eller skada på bagage eller gods). Vidare anges i artikel 29 att bestraffande, avskräckande eller andra icke-kompensatoriska skadeposter inte är ersättningsgilla.

Det bör också nämnas att Sverige har tillträtt Montrealkonventionen (SÖ 2004:48) och att delar av konventionen gäller som lag i Sverige i den utsträckning som en fråga inte regleras av EU:s förordningar på området, se 4 och 5 §§ lagen (2010:510) om lufttransporter (lufttransportlagen) jämfört med 3 § andra stycket samma lag.

### *Skyddet mot diskriminering*

Diskriminering på grund av bland annat etniskt ursprung är förbjuden enligt artikel 21 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (EUT C 83, 2010, s. 389), härafter EU:s rättighetsstadga.

Av artikel 6.3 Fördraget om Europeiska unionen framgår att grundläggande rättigheter utgör allmänna rättsprinciper inom EU.

Enligt artiklarna 2 och 3.1 i Rådets direktiv 2000/43/EG av den 29 juni 2000 om genomförandet av principen om likabehandling av personer

oavsett deras ras eller etniska ursprung (härefter direktivet om etnisk diskriminering) är diskriminering av skäl som har samband med etnisk tillhörighet förbjuden i fråga om tillgång till och tillhandahållande av varor och tjänster (EUT L 180, 2000, s. 22). Bestämmelserna har genomförts genom regeln i 2 kap. 12 § 1 DL. Varken i direktiv 2000/43/EG eller i DL görs det något undantag för tjänsten flygresor.

*Rätten till ett effektivt rättsmedel i form av ideellt skadestånd vid överträdelser av rätten till icke-diskriminering*

Enligt artikel 47 EU:s rättighetsstadga har var och en vars unionsrättsligt garanterade fri- och rättigheter kränkts rätt till ett effektivt rättsmedel inför en domstol. I detta fall följer rätten till icke-diskriminering kopplad till etnisk tillhörighet av de nyss nämnda artiklarna 2 och 3.1.h direktivet om etnisk diskriminering samt av artikel 21 rättighetsstadgan.

Artikel 7 direktivet om etnisk diskriminering föreskriver vidare att medlemsstaterna ska säkerställa att alla som anser sig förfördelade på grund av att principen om likabehandling inte har tillämpats på dem ska ha tillgång till rättsliga eller administrativa förfaranden. Någon närmare precisering om att rättsmedlet ska innefatta just en möjlighet till skadestånd framgår inte av direktivet, men får anses vara underförstått mot bakgrund av överträdelsens art. Att den som har drabbats av diskriminering har rätt till skadestånd följer också uttryckligen av de senare likabehandlingsdirektiven (se här artikel 8.2 Rådets direktiv 2004/113/EG av den 13 december 2004 (EUT L 373, 2004, s. 37) om genomförande av principen om likabehandling av kvinnor och män när det gäller tillgång till och tillhandahållande av varor och tjänster samt artikel 18 Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/54/EG av den 5 juli 2006 om genomförandet av principen om lika möjligheter och likabehandling av kvinnor och män i arbetslivet (omarbetning) (EUT L 204, 2006, s. 23).

Av särskild betydelse i sammanhanget är också artikel 19.1 Fördraget om Europeiska unionen som föreskriver att medlemsstaterna ska säkerställa ett effektivt domstolsskydd inom de områden som omfattas av unionsrätten (NB att det förhållande att det i den svenska språkversionen står att skyddet ska ske genom att möjligheter ges till "överklagande" sannolikt beror på en felöversättning kopplat till det snävare svenska processrättsliga rättsmedelsbegreppet – jfr här den engelska språkversionens "*Member States shall provide remedies sufficient to ensure effective legal protection*" och den franska "*Les États membres établissent les voies de recours nécessaires pour assurer une protection juridictionnelle effective*").

Rätten till effektivt rättsmedel för överträdelser av den grundläggande rätten till icke-diskriminering garanteras i Sverige genom möjligheten till upprätelseersättning för kränkning inom ramen för den rätt till diskrimineringsersättning som följer av bestämmelsen i 5 kap. 1 § DL (angående diskrimineringsersättningens två komponenter – se NJA 2014 s. 499 [I]). Se här även Stockholms tingsrätts dom den 16 november 2016 i mål nr T 3905–15 där den utdömda diskrimineringsersättningen endast bestod av upprätelseersättning).

*Kan skyldigheten för en nationell domstol att i enskilda fall underlåta att tillämpa bestämmelser som begränsar den rätt till ett effektivt rättsskydd för unionsrättsligt grundade mänskliga rättigheter som följer av Fördraget om Europeiska unionen och EU:s rättighetsstadga även gälla i och för sig giltiga unionsrättsliga bestämmelser av lägre normativ rang?*

Det följer av fast praxis från EU-domstolen att det ankommer på en nationell domstol att inom ramen för sin behörighet säkerställa det rättsliga skydd som enskilda tillerkänns enligt unionsrätten och säkerställa att deras rättigheter får full verkan genom att underlåta att tillämpa varje bestämmelse i den nationella lagstiftningen som kan strida mot unionsrätten (se för ett liknande resonemang, dom av den 9 mars 1978 i mål 106/77, Simmenthal, EU:C:1978:49, punkt 21, och av dom av den 5 mars 1998 i mål C-347/96, Solred, EU:C:1998:87, punkt 30). Att skyldigheten även gäller i en diskrimineringsstvist mellan enskilda framgår av EU-domstolens dom av den 22 november 2005 i mål C-144/04, Mangold, EU:C:2005:709.

I förevarande fall följer begränsningarna i möjligheten att föra en talan om ideell ersättning som grundar sig i ett påstående om diskriminering av artikel 3.1 förordning 2027/97/EG samt av Sveriges och EU:s folkrättsliga förpliktelser enligt Montrealkonventionen.

Även om begränsningarna i sig förmodligen skulle anses giltiga på ett abstrakt plan (något som endast EU-domstolen kan uttala sig om), infinner sig frågan om en nationell domstol likväl i enskilda fall kan vara skyldig att inte tillämpa dem (dvs. åsidosätta bestämmelserna) när en sådan tillämpning skulle strida mot domstolens EU-rättsliga skyldigheter att skydda enskildas mänskliga rättigheter.

Det sagda innebär att frågan om talehinder föreligger för DO:s talan inte kan avgöras utan att EU-domstolen uttalar sig om förhållandet mellan en nationell domstols skyldighet att säkerställa rätten till rättsmedel och de begränsningar i tillgången till sådant rättsmedel som följer av förordning 2027/97/EG samt EU:s folkrättsliga förpliktelser enligt Montrealkonventionen. DO begär därför att Stockholms tingsrätt jämlikt artikel 267 Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt inhämtar ett förhandsavgörande från EU-domstolen. Frågan kan lämpligen ställas på följande sätt.

Innebär artikel 47 EU:s stadga om grundläggande rättigheter och artikel 19.1 Fördraget om Europeiska unionen att en nationell domstol utan hinder av förordning 2027/97/EG och EU:s folkrättsliga förpliktelser enligt dem så kallade Montrealkonventionen måste tillåta en talan om ideellt skadestånd som grundar sig på en överträdelse av den allmänna principen om icke-diskriminering kopplad till etnisk tillhörighet som den kommer till uttryck i artikel 21 EU:s stadga om grundläggande rättigheter och direktiv 2000/43/EG?

### **Bevisning**

DO åberopar för närvarande ingen bevisning.

### **Ansökningsavgift**

Ansökningsavgiften 900 kr har betalats, se bilaga 3.



Martin Mörk



Anna Rosenmüller Nordlander

### **Bilagor:**

1. Rättegångsfullmakt
2. Registreringsbevis
3. Kvitto på betald ansökningsavgift
4. Malmö Aviation AB:s utredning av passageraravvisning 2015-07-21
5. Montrealkonventionen
6. Rådets förordning 2027/97/EG om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (EGT L 285, 1997, s. 1), konsoliderad version av den 30 maj 2002.