EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 20.12.1995
KOM(95) 724 lopull.

95/0359 (SYN)

Ehdotus

NEUVOSTON ASETUKSEKSI (EY)

lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta
onnettomuuksissa

(komission esittämä)

PERUSTELUT

A. TAUSTAA

1. Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu kansainvälisessä lentoliikenteessä tapahtuvissa lento-onnettomuustapauksissa määräytyy pääasiassa eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistyttämisestä Varsovassa vuonna 1929 tehdyn yleissopimuksen perusteella, jonka sopimuspuolia kaikki jäsenvaltiot ovat, mutta jossa yhteisö ei ole sopimuspuolena, sekä eräiden muiden asiakirjojen perusteella, joita yleensä kutsutaan yhdessä Varsovan järjestelmäksi[1] (VJ). VJ:n perusti maailmanlaajuinen ilmailualan yhteisö saadakseen aikaan maailmanlaajuisen lentomatkustajien kuljetuksen standardien ja sääntöjen järjestelmän ja etenkin yhteiset kansainvälistä lentoliikennettä koskevat säännöt korvausvastuusta matkustajien ja matkatavaran suhteen onnettomuuksien, matkatavaran häviämisten ja viivästysten tapahtuessa rajoittaen kuitenkin samalla lentoliikenteen harjoittajien kustannuksia. Järjestelmään kuului muun muassa hyvin olennainen ehto, jonka mukaan lentoyhtiön korvausvastuu oletetaan lähtökohtaisesti (17 artikla), mutta korvausvastuun enimmäismääräksi asetetaan noin 10 000 USD. Matkustaja ja lentoliikenteen harjoittaja voivat kuitenkin sopia suuremmasta korvausvastuun rajasta (22 artiklan 1 kohta). Lentoliikenteen harjoittaja voi yleissopimuksen mukaan torjua vaateet todistamalla toteuttaneensa kaikki vahingon välttämisen kannalta tarpeelliset toimenpiteet, jolloin sitä ei pidetä vahingonkorvausvelvollisena (22 artikla 1 kohta). Lentoliikenteen harjoittaja voi lisäksi alentaa korvausvastuutaan todistamalla, että loukkaantunut henkilö on omalla huolimattomuudellaan osaltaan vaikuttanut vahingon syntymiseen (21 artikla). Lopuksi 25 artiklassa kielletään ehdot, jotka rajoittavat tai poistavat lentoliikenteen harjoittajan korvausvelvollisuutta, kun liikenteenharjoittajan tai tämän edustajan rikkomus on tuottamuksellinen.

2. VJ on saanut laajan hyväksynnän, sillä se on osittain onnistunut poistamaan tai ainakin vähentämään eri valtioiden lainsäädännön ja tuomiovallan välisiä ristiriitoja yhtenäisen kansainvälisen säännöstön avuin. Nykyisin vallitsee kuitenkin yleinen yhteisymmärrys siitä, ettei VJ enää täytä sille asetettuja taloudellisia tavoitteita. Korvausvelvollisuudelle VJ:ssä asetetut rajat ovat lyhyesti sanottuna liian alhaiset tämän päivän rahan arvoon ja nykyisten lentoliikennemarkkinoiden tilanteeseen nähden.

---

(1) Alkuperäisen Varsovan yleissopimuksen (VY) lisäksi asiakirjoihin kuuluu vuoden 1955 Haagin pöytäkirja ja vuoden 1961 Guadalajaran yleissopimus. Muita järjestelmään liittyviä asiakirjoja, jotka eivät kuitenkaan ole vielä astuneet voimaan, koska riittävän moni maa ei ole vielä ratifioinut niitä, ovat vuonna 1971 tehty Guatemalan pöytäkirja sekä neljä vuonna 1975 Montrealissa allekirjoitettua pöytäkirjaa. Montrealissa tehty lentoliikenteen harjoittajien välinen sopimus (The 1996 Montreal Inter-Carrier Agreement, MIA) on myös syytä mainita, sillä se on lentoyhtiöiden välinen 'vapaaehtoinen' sopimus, jonka mukaan ne noudattavat tiettyjä ehtoja kuljetussopimuksissaan.

3. Asetettuja rajoja on pyritty korottamaan useampaan otteeseen vuosien varrella Varsovan järjestelmän puitteissa. Pyrkimykset ovat kuitenkin epäonnistuneet, koska kyseisiin yleissopimuksen muutoksiin ei ole saatu tarpeellisia ratifiointeja. Varsovan järjestelmältä puuttuukin automaattinen mukautusjärjestelmä, joka voisi ottaa huomioon inflaation vaikutukset ja reaalitulojen kehityksen.

4. Nykyisin uhrit ja omaiset voivat saada Varsovan järjestelmässä asetettuja rajoja suurempia korvauksia ainoastaan kyetessään todistamaan lentoliikenteen harjoittajan rikkomuksen tuottamuksellisuuden. Tämä velvoite tuottamuksellisuuden todistamiseen, jotta nykyisistä rajoituksista voitaisiin poiketa, johtaa sekä matkustajan että liikenteenharjoittajan kannalta pitkällisiin, kalliisiin oikeuskäsittelyihin, ja yleisesti ottaen tämä monimutkainen järjestelmä tulee viime kädessä lentoliikenteen harjoittajan kustannettavaksi. Kaiken kaikkiaan tällä on lentoliikennepolitiikan kannalta haitallisia vaikutuksia.

5. Myös Varsovan järjestelmän ulkopuolella on esiintynyt pyrkimyksiä saattaa asetettuja rajoja nykytilannetta vastaavalle tasolle. Vuonna 1966 VJ:ää täydennettiin 'vapaaehtoisella' lentoliikenteen harjoittajien välisellä sopimuksella, jota kaikkien USA:ssa sijaitsevalle lentoasemalle tai siellä sijaitsevalta asemalta suunnitelman mukaisesti lentävien liikenteenharjoittajien on noudatettava. Tässä sopimuksessa, jota kutsutaan Montrealin sopimukseksi, korotettiin matkustajan kuolemaan tai loukkaantumiseen sovellettavaa korvausrajaa 75 000 USD:iin. Montrealin sopimuksessa oli uutta se, että liikenteen arjoittajat luopuivat oikeudestaan vedota 20 artiklan 1 kohtaan, joten heitä koskeva vahingonvastuu on ankara. Japanilaiset lentoyhtiöt sopivat 20. marraskuuta 1992 kuljetus- ja maksuehtoihin sisällytettävällä erityisellä sopimuksella, että ne luopuisivat kaikista korvausvastuun rajoituksista kansainvälisessä liikenteessä ja korvaisivat kaikki vahingonkorvausvaateet 100 000 erityisnosto-oikeuteen (noin 119 600 ecuun) saakka. Iso-Britannia vaatii annettuaan lentoliikenteen harjoittajien toimilupien myöntämistä koskevan asetuksen N:o 1992 SI 1992/2992, että lentoliikenteen harjoittajan, jolla on Ison-Britannian siviili-ilmailuviranomaisen myöntämä voimassaoleva toimilupa, on tehtävä erityinen 100 000 erityisnosto-oikeuden kattava sopimus korvausta vastaan kuljetettavien matkustajien kanssa. On syytä huomata, että Italia on 7. heinäkuuta 1988 antamallaan lailla N:o 274 velvoittanut kaikki Italiassa sijaitsevaa asemaa käyttävät lentoyhtiöt noudattamaan 100 000 erityisnosto-oikeuden määräistä erityistä sopimusta. Viime vuosina useimmat Euroopan maat ovat ottaneet Haagin pöytäkirjassa mainittuja rajoja korkeammat matkustajille maksettavien korvausten määrät käyttöön kotimaan liikenteessä ja velvoittaneet oman maansa lentoliikenteen harjoittajia noudattamaan korkeampia arvoja myös kansainvälisessä liikenteessä (katso liite I).

B. YHTEISÖN TOIMENPITEET

6. Kolmas lentoliikennettä koskeva ratkaisukokonaisuus loi lentoliikenteelle sisämarkkinat, joilla lentoliikenteen toimintaa ohjaavat niin sisämaan kuin kansainvälisiäkin lentojakin koskevat säännöt on pääosin yhdenmukaistettu. Säännöt, jotka koskevat lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun luonnetta ja rajoja lentomatkustajan saadessa surmansa tai loukkaantuessa lento-onnettomuudessa, ovat lentoliikenteen harjoittajan ja matkustajan välisen kuljetussopimuksen ehtojen ja edellytysten keskeinen osa. Kolmannen ratkaisukokonaisuuden yhteydessä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 7 artiklan mukaan lentoliikenteen harjoittajien on otettava onnettomuuksien varalta vastuuvakuutus. Asetuksessa ei kuitenkaan aseteta pakkokeinoja tämän edellytyksen

täyttämiselle. Kuten edellä on mainittu, jäsenvaltiot ovat toteuttaneet toimenpiteitä eri tavoin Varsovan yleissopimuksessa asetetun rajoituksen korottamiseksi, ja joissain tapauksissa ne ovat jopa muuttaneet korvausvastuun luonnetta, mikä on johtanut kuljetusehtojen kirjavuuteen, ja lisäksi sisämaan ja kansainvälisen liikenteen korvausvastuuta koskevat säännöt poikkeavat toisistaan, joten on ilmeistä, että tilanne saattaa johtaa saavutettujen lentoliikenteen sisämarkkinoiden pirstoutumiseen.

7. Lisäksi turvallisuus ja palvelun taso ovat kaikissa liikennemuodoissa keskeisellä sijalla, ilmailu mukaan lukien. Turvallisuuden ja vahingonvastuun välistä yhteyttä ei voida kieltää. Varsovan yleissopimuksen asettaman alkuperäisen alhaisen rajan tarkoituksena oli osittain suojella vielä lapsenkengissä ollutta alaa, jonka tappionvaarat olivat vielä tuntemattomia ja sen vuoksi ne oletettiin suuriksi. Kyseisessä ilmapiirissä katsottiin tarkoituksenmukaiseksi määrittää lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuu mahdollisimman alhaiseksi senkin uhalla, että matkustajan edut samalla kärsisivät. Lentoliikennealan tilanne on sittemmin muuttunut perusteellisesti; lentoliikennettä pidetään yhtenä turvallisimmista liikennemuodoista. Tämä kuva, jonka mukaan alan palvelut ovat turvallisia ja korkealaatuisia, on ristiriidassa järjestelmän kanssa, jonka mukaan matkustajaan suhtaudutaan ikään kuin hän asettaisi itsensä vaaralle alttiiksi ja tähän seikkaan perustuen matalia korvausmääriä pidetään perusteltuina kuolemantapauksissa tai loukkaantumisissa. Lisäksi se seikka, että kohtuullisen korvauksen saa vain todistamalla lentoliikenteen harjoittajan tuottamuksen, vaikuttaa useimmiten kielteisesti lentoliikenteen kuvaan kaikkein turvallisimpana liikennemuotona. EY:n lentoliikennepolitiikan tavoitteena on varmistaa se, että lentoliikenne on jatkossakin kaikkein turvallisin liikennemuoto ja lisäksi se, että lentoliikenne myös koetaan turvalliseksi. Näin ollen korvausvastuu ja korvausmäärät olisi nyt määriteltävä lainsäädännössä siten, että ne vastaisivat tämän päivän lentoliikennealan tilannetta.

8. Lentoliikenteen sisämarkkinoiden tavoitteisiin kuuluu myös lentoliikenteen käyttäjien tarpeiden huomioon ottaminen. Kuten edellä todetaan, nykyiset alhaiset korvausrajat johtavat usein lento-onnettomuuden uhriksi joutuneen matkustajan ja hänen omaistensa kannalta täysin riittämättömiin ja epätyydyttäviin korvauksiin. Koska matkustajan on todistettava lentoliikenteen harjoittajan tuottamus saadakseen VJ:ssä asetettuja määriä suurempaa korvausta, lopullisten korvausten määrä on lisäksi vaikeasti ennustettavissa ja oikeusriidat ovat kalliita ja aikaa vieviä. Järjestelmän monimutkaisuuden vuoksi - toisin sanoen toisistaan poikkeavien korvausrajojen ja liikenteen harjoittajien kansallisiin lakeihin perustuvien eriävien velvoitteiden vuoksi - matkustajilla on väärä käsitys sovellettavasta lainsäädännöstä tai heillä ei ole lainkaan tietoa siitä. On syytä huomata, että vakiintuneissa ilmoituksenomaisissa matkalippukaavakkeissa ei pyritäkään ilmoittamaan matkustajalle hänen matkaansa kohdistuvaa tarkkaa korvausmäärän rajaa. Matkustaja voi tietenkin aina vakuuttaa itsensä onnettomuuden varalta, mutta näin epäselvissä olosuhteissa matkustajan saatavilla ei ole riittäviä tietoja, joiden perusteella hän voisi päätellä, mikä henkilökohtainen vakuutus hänen kannattaisi ottaa. Tiivistäen voisi sanoa, että sekä matkustajien että heidän lähiomaistensa korvauksensaantimahdollisuudet ovat puutteelliset nykyisten liian alhaisten korvausrajojen vuoksi ja heillä on lisäksi edessään oikeussuojakeinojen epävarmuus ja vaikeaselkoisuus joutuessaan hakemaan liikenteenharjoittajalta VY:ssä asetetun määrän ylittävää vahingonkorvausta. On yleisesti tunnustettu, että yhteisön tavoitteisiin kuuluu kuluttajansuojan edistäminen, mikä ilmenee myös perustamissopimuksen 129 a artiklasta. Tämä ehdotus on kyseisen tavoitteen mukainen.

9. Edellä esitetyn perusteella on nähtävissä, että korvausvastuukysymykset ovat lentoliikennealan kannalta olennaisia.

10. Tämän alhaiset korvausmäärät sallivan ja lentoliikenteen sisämarkkinoiden yhtenäisyyttä uhkaavan taustan kannalta ja myös lentomatkustajien oikeuksien suojelemisen kannalta on komission mielestä tarpeen arvioida tilanteen perusteet uudelleen. Tästä syystä komissio tilasi vuonna 1989 tutkimuksen[2], jossa selvitettäisiin perusteellisesti niin EY:n eri jäsenvaltioissa kuin muissakin valtioissa voimassaolevien lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta koskevien sopimusten ratifiointien tila, korvausvastuuta koskeva lainsäädäntö ja käytäntö. Tämä tutkimuksen tulosten perusteella laadittiin maaliskuussa 1991 tutkimus, joka koski yhteisön mahdollisia toimia matkustajille maksettavien korvausmääriin kohdistuvien rajoitusten yhdenmukaistamiseksi ja kansainvälisessä lentoliikenteessä tapahtuneiden onnettomuuksien uhreille maksettavien korvausmäärien korottamiseksi[3]. Tutkimuksen tulosten pohjalta komissio julkaisi neuvotteluasiakirjan otsikolla 'Passenger liability in aircraft accidents - Warsaw Convention and Internal Market Requirements'[4]. Neuvotteluasiakirja, jossa tunnustettiin tarve korottaa ja yhdenmukaistaa matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta maksettavien korvausmäärien rajoja jäsenvaltioissa, laadittiin myös herättämään keskustelua siitä, kuinka edellämainitut korotukset olisi parasta toteuttaa Euroopan yhteisöjen puitteissa. Useat järjestöt ja osapuolet, joita asia koskee, ilmoittivat mielipiteensä komissiolle. Heidän mielestään korvausmäärien rajoja tulisi kiireellisesti korottaa määrään, joka olisi 300 000:n ja 500 000:n erityisnosto-oikeuden välillä (358 800 - 598 000 ecua), ja korvausmäärien rajoja tulisi säännöllisesti saattaa ajantasalle inflaatiota vastaavasti. Korotettujen korvausmäärien rajojen tulisi koskea niin kaikkea yhteisön sisäistä lentoliikennettä kuin myös liikennettä, jolla on lähtöpaikka tai määräpaikka yhteisön alueella kyseessä olevan lentoyhtiön kansalaisuudesta riippumatta. Menettelytavoista esitettiin eriäviä kannanottoja: toiset kannattivat lainsäädäntöön perustuvaa lähestymistapaa, esimerkiksi vakuutusta varten tarvittavan toimiluvan myöntämisen edellytysten muuttamista, toiset taas vapaaehtoisen lentoliikenteen harjoittajien välistä sopimusta.[5]

11. Jäsenvaltioiden edustajat ja osapuolet, joita asia koskee, pitivät yhteisen kokouksen 23.3.1993. Kokouksessa vahvistettiin edellä mainitut käsitykset ja suositeltiin tutkimuksen teettämistä, jossa selvitettäisiin eri määräisten korvausten kustannusvaikutuksia ja korotettujen korvausmäärien rajojen vaikutusta oikeudenkäyntikuluihin. Komissio teetti edellä mainitun tutkimuksen[6], jonka tulokset saatiin helmikuussa vuonna 1994. Tutkimuksen keskeisiin johtopäätöksiin kuului toteamus, että korvausmäärien rajojen korottamisen vaikutus vakuutusmarkkinoihin riippuisi korotusten voimaan tullessa vallitsevasta markkinatilanteesta. Vakuutusmaksuja korotettaisiin sen mukaisesti, kuinka alttiiksi sekä yksittäiset lentoliikenteen harjoittajat

---

(2) "La responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers et des expéditeurs de marchandises" J. Naveau, kesäkuu 1989, saatettu ajantasalle syyskuussa 1989.

(3) Tutkimuksen tulokset luovutti Sven Bise, konsultti 15. syyskuuta 1991.

(4) Viite: VII.C.1 - 174/92-8.

(5) VY:n 22 artiklan 1 kohdan mukaan liikenteen harjoittaja ja matkustaja saavat erityisin sopimuksin sopia korvausvastuun määrän korkeammista rajoista.

(6) 'The cost implications of higher mandatory compensation limits for passengers involved in air accidents' Frere Cholmeley Bischoff, julkaistu helmikuussa 1994.

että markkinat kokonaisuudessaan koettaisiin. Kaiken kaikkiaan tutkimuksessa tultiin kuitenkin siihen johtopäätökseen, että markkinat suhtautuisivat muutoksiin maltillisesti. Jos korvausmäärille asetetut rajat ovat sellaiset, että niiden perusteella voidaan kattaa esitetyt vaatimukset tai jos rajoja ei ole lainkaan, kantajien kustannukset alenisivat eräiltä osin, sillä joidenkin kantajien ei tarvitsisi lainkaan käydä oikeutta. Vakuutuksenantajat ja muut osapuolet, joita asia koskee, näyttävät yleisesti ottaen olevan vakuuttuneita siitä, että tarvittavat varat ovat saatavilla korvausmäärien rajojen tasosta riippumatta.

12. Komission pyrkimysten kanssa samanaikaisesti on muillakin forumeilla pyritty ratkaisuun tässä kysymyksessä. Siten ECAC on kerran kolmessa vuodessa pidettävässä kokouksessaan (22. - 24. kesäkuuta 1994) antanut suosituksen, jonka tavoitteena on asetettujen korvausmäärien rajojen korottaminen ja kiinteämääräisen hyvityksen noudattaminen. Tässä suosituksessa lentoliikenteen harjoittajia kehotetaan myös tekemään lentoliikenteen harjoittajien välinen sopimus tässä tarkoituksessa. Vastatakseen tähän haasteeseen AEA kokosi työryhmän käsittelemään edellä mainittua lentoliikenteen harjoittajien vapaaehtoista sopimusta. Lentoliikenteen harjoittajat hakivat USA:n kilpailuviranomaisilta poikkeusluvan sekä myös komission luvan, jotta he saattoivat neuvotella tällaisesta järjestelystä. Lentoliikenteen harjoittajien välinen sopimus tehtiin Kuala Lumpurissa IATA:n vuosittaisessa yleiskokouksessa (30. lokakuuta 1995), ja sen allekirjoitti kaksitoista maailman suurimpiin kuuluvaa lentoyhtiötä seuraavat Eurooppaan sijoittautuneet lentoliikenteen harjoittajat mukaan lukien: Austrian Airlines, KLM, SAS ja Swissair.

13. IATA:n puitteissa tehdyssä sopimuksessa poistetaan sen osapuolina olevien lentoliikenteen harjoittajien Warsovan yleissopimuksen 22 artiklassa tarkoitetut korvausvastuun rajoitukset (katso liite II). Vahingonkorvauksen määrä saattaa perustua matkustajan kotipaikan lakiin ja saatetaan määrätä maksettavaksi sen mukaan. Lentoliikenteen harjoittajien välinen sopimus perustuu pienimpään yhteiseen nimittäjään. Lentoliikenteen harjoittajat saavat vapaaehtoisesti tai hallitusten velvoittamina tarjota suurempia korvauksia, jos haluavat. Allekirjoittaneiden lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava sopimusta viimeistään 1. marraskuuta 1996 alkaen.

14. Osapuolet, joita asia koskee[7], neuvottelivat lentoliikenteen harjoittajien välisen sopimuksen luonnoksesta 23. lokakuuta 1995 pidetyssä kokouksessa. Kaikki osanottajat olivat sitä mieltä, että sopimus parantaisi tilannetta merkittävästi. Tämän kaltaisen sopimuksen avulla ei kuitenkaan ratkaista kaikkia korvausvastuuta koskevia kysymyksiä. Sopimuksen tuloksellisuus riippuu varsinkin siitä, kuinka moni lentoyhtiö osallistuu järjestelmään. Tähän mennessä vain muutama yhteisön lentoliikenteen harjoittaja on allekirjoittanut sopimuksen, kuten edellä todettiin. Jolleivät kaikki yhteisön lentoliikenteen harjoittajat allekirjoita sopimusta, on vaarana, että toisistaan poikkeavien normien käyttö ja lentoliikenteen sisämarkkinoiden pirstoutuminen jatkuu ja vain korostuu entisestään. Lentoliikenteen käyttäjän kannalta tilanne olisi siten entistäkin sekavampi.

---

[7] Association of European Airlines, European Regional Airlines, Kansainvälinen kauppakamari, International Union of Aviation Insurers. The Federation of Air Transport User Representatives of Europe, The European Association of Charter Airlines ja Le Comité Européen des Assurances antoivat kirjalliset lausuntonsa.

15. Tätä taustaa vasten ja ottaen myös huomioon kummankin edellä mainitun tutkimuksen johtopäätökset komission mielestä on toteutettava yhteisön toimia, jotta saataisiin aikaan hyväksyttävät olosuhteet lentoliikennealalla varmistamalla yhteisten korvausvastuuta koskevien kuljetusehtojen käyttö lentoliikenteen luonteesta riippumatta ja takaamalla lentoliikenteen käyttäjille oikeudenmukainen kohtelu. Komission päätös perustuu seuraaviin seikkoihin:

- On yleisesti tunnustettu, että nykyiset korvausvastuun rajoitukset ovat liian alhaiset ja että taloudellisista puutteistaan huolimatta VJ, joka on saanut maailmanlaajuisen hyväksynnän, luo kuitenkin yhtenäisen lainsäädännöllisen perustan lento-onnettomuuksista aiheutuneiden matkustajien korvausvaateiden ratkaisemiselle. Nykyiseen tilanteeseen kohdistuvissa mahdollisissa parannusehdotuksissa olisi siten säilytettävä voimassaolevan korvausvastuujärjestelmän peruspiirteet.

- Jäsenvaltiot ovat korottaneet Varsovan järjestelmässä asetettuja rajoja eri tavoin ja ovat eräissä tapauksissa jopa muuttaneet korvausvastuun luonnetta, ja sisämaan ja kansainvälistä liikennettä koskevien korvausvastuusääntöjen välillä on eroja, mikä uhkaa hajauttaa tähän mennessä saavutettua lentoliikenteen sisämarkkinoiden yhtenäisyyttä. Muutosten olisi siten taattava lentoliikenteen harjoittajien yhdenmukainen kohtelu riippumatta muun muassa lähtöpaikasta tai liikenteen tyypistä (kotimaan vai kansainvälinen liikenne).

- On pääteltävissä, että korvausten pitäisi ehkä vastata summia, joita teollisuusmaissa maksetaan muiden onnettomuuksien kuin lento-onnettomuuksien uhreille [8].

- Olisi varmistettava, että sekä lentoliikenteen käyttäjien että lentoliikenteen harjoittajien käytettävissä olisi yksinkertaiset ja nopeat oikeussuojakeinot. Uhrien tai heidän omaistensa ei pitäisi joutua odottamaan pitkien oikeuskäsittelyiden ratkaisua. Lento-onnettomuudet ovat yleensä vakavia ja vaikutuksiltaan merkittäviä ja ne koskettavat yleensä huomattavaa määrää matkustajia, jotka ovat kaukana kotiseuduiltaan. On siten kohtuullista noudattaa ECAC:n suositusta ja varmistaa kiinteämääräisen hyvityksen maksaminen, jolla voidaan hoitaa välittömät kustannukset.

- Komission ehdotuksen pääperiaatteet ovat siten seuraavat:

  - kaikista korvausrajoituksista luovutaan, ja
  - otetaan käyttöön ankara korvausvastuu 100 000 ecun määrään saakka. Tämä suojaa lentomatkustajien oikeuksia myös silloin, kun kyseessä on terroristihyökkäys, jolloin tapahtumaan syytön matkustaja muutoin jäisi

---

[8] Jos kyseessä olisi esimerkiksi [97 082 ecua] vuodessa ansaitseva 40-vuotias johtaja, jolta jää vaimo ja kaksi lasta, odotettavissa olisi noin [647 218 ecun] korvaus. Jos hän saisi surmansa auto-onnettomuudessa, summa olisi maksettava kokonaisuudessaan. Jos hän taas saisi surmansa VJ:n asettamien rajoitusten mukaisen sopimuksen tehneen lentoliikenteen harjoittajan liikennöimässä lentokoneessa, maksettava korvaus saattaisi olla jopa vain [17 647 ecua], alle 3 prosenttia korvausvaatimuksen määrästä! (The Journal of Personal Injury Litigation, 2. painos, NIGEL P. TAYLOR) (katso liite III).

korvauksetta. Yhteisö asettaisi siten lainsäädännön alaiseksi toiminnan, jonka lentoyhtiöt ovat jo hyväksyneet monta vuotta sitten ja joka on myös eräissä tapauksissa virallisesti laadittu sopimuksen muotoon[9].

- Olisi suotavaa, että kaikki yhteisön alueella sijaitsevaa lähtö- tai määräpaikkaa käyttävät lentoliikenteen harjoittajat ottaisivat käyttöön saman järjestelmän. Kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajia, joita yhteisön säännöt eivät koske, pitäisi kehottaa ilmoittamaan matkustajille tästä asianmukaisesti ja selkeästi.

- Matkustajille pitäisi suoda mahdollisuus valita, minkä maan tuomioistuimissa he haluavat käydä oikeutta. Vaihtoehtojen pitäisi sisältää mahdollisuus käydä oikeutta sen jäsenvaltion tuomioistuimissa, jossa matkustajan kotipaikka sijaitsee. Täten saatettaisiin välttää sekaannukset, joita matkustajan asuinpaikan lakiin viittaaminen voisi aiheuttaa.

- Matkatavaran ja rahdin asema olisi asetettava etusijalle myöhäisemmässä vaiheessa, jos kansainvälisellä tasolla lentoliikenteen harjoittajien ja/tai hallitusten kesken ei päästäisikään asiassa tyydyttävään ratkaisuun.

- Kyseisistä yhteisön toimista aiheutuvat kustannukset olisivat vähäisiä edellä mainittujen tutkimusten mukaan, koska nykyiset eurooppalaisten lentoyhtiöiden vastuuvakuutuskustannukset ovat yleensä noin 0,1 - 0,2 prosenttia käyttökustannuksista. Korvausvastuun rajan korottaminen tai sen poistaminen merkitsisi näin ollen vain vähäistä kustannuslisäystä[10] vakuutusmaksuihin: se olisi ainoastaan 0,1 - 0,35 prosenttia käyttökustannuksista.

- Yhteisön toimet on nähtävä tekoina, jotka edistävät voimassaolevien kansainvälisten yleissopimusten (VJ) puitteissa toteutettavaa toimintaa. Antamalla tämän asetuksen yhteisö toimii liikkeellepanevana voimana yhdessä vastaavien Japanissa ja USA:ssa toteutettujen toimenpiteiden kanssa. Yhteisön ja jäsenvaltioiden on joka tapauksessa pyrittävä yhteistyössä ECAC:n kanssa kaikin voimin vaikuttamaan asianmukaiseen kansainväliseen keskustelufoorumiin, Kansainväliseen siviili-ilmailujärjestöön (ICAO), että se saattaisi nykyiset kansainväliset sopimukset ajantasalle.

16. Näiden seikkojen johdosta komissio on antaa asetusehdotuksen, joka asettamalla tietyt yhteiset lentoliikenteen luonteesta riippumattomat korvausvastuuta koskevat säännöt edistää kolmannessa lentoliikennettä koskevassa ratkaisukokonaisuudessa luotuja lentoliikenteen sisämarkkinoita ja varmistaa lentomatkustajan oikeuksille korkeatasoisen suojan.

---

(9) MIA otti käyttöön vuonna 1966 USA:ssa sijaitsevaa määräpaikkaa tai lähtöpaikkaa käyttäviä lentoja koskevan ankaraan vastuuseen perustuvan 75 000 USD:hen korotetun korvausmäärän. Japanilaiset lentoyhtiöt ovat luopuneet korvausvastuun rajoituksista lennoillaan marraskuusta1992 lähtien, ja niitä koskee ankara vastuu 100 000 erityisnosto-oikeuteen saakka.

(10) On syytä huomata, että vuoden 1929 jälkeen tapahtuneen huomattavan lentoturvallisuuden kehittymisen ansiosta lentämistä pidetään turvallisimpana liikennemuotona: keskimäärin alle 700 matkustajaa on viime vuosina saanut surmansa. Tämä tilanne vaikuttaa huomattavasti nykyisiin jo sinänsä matalia vakuutusmaksuja.

C. TOIMINNAN AIHEELLISUUS

17. Yhteisön suunniteltua toimintaa voidaan analysoida toissijaisuusperiaatteiden mukaisesti vastaamalla seuraaviin kysymyksiin:

a) Mitkä ovat ehdotuksen tavoitteet yhteisön velvoitteisiin nähden ja mikä on ongelman laajuus yhteisössä (esimerkiksi kuinka moni jäsenvaltioista on mukana ja mikä on ratkaisu toistaiseksi)?

Kolmannessa lentoliikennettä koskevassa ratkaisukokonaisuudessa on perustettu lentoliikenteen sisämarkkinat, joilla sekä kansallisen että kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamista koskevat säännöt on suurelta osin yhdenmukaistettu. Säännöt, jotka koskevat lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun luonnetta ja rajoituksia lentomatkustajan kuoleman- tai loukkaantumistapauksessa, ovat olennainen osa lentoliikenteen harjoittajan ja matkustajan välisen lentokuljetussopimuksen kuljetusehtoja. Ottaen huomioon, että jäsenvaltiot ovat ryhtyneet erilaisiin toimiin nostaakseen Varsovan yleissopimuksen rajoituksia ja joissakin tapauksissa jopa muuttaakseen korvausvastuun luonnetta, ja ottaen huomioon myös sen, että kansallisen ja kansainvälisen liikenteen välillä on eroja korvausvastuuta koskevissa säännöissä, on selvää, että tilanne uhkaa hajottaa jo saavutetut lentoliikenteen sisämarkkinat. Lisäksi kuoleman- tai loukkaantumistapauksessa lentoliikenteen käyttäjät tai heidän lähiomaisensa eivät ole ainoastaan riittämättömästi vakuutettuja VY:n rajoitusten suhteen, vaan he joutuvat myös tuntemaan epävarmuutta ja kohtaamaan oikeudellisten keinojen puutteen silloin, kun he joutuvat etsimään pakollisia rajoituksia suurempia korvausmääriä.

b) Kuuluuko suunniteltu toiminta yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan vai jäsenvaltioiden kanssa jaettuun toimivaltaan?

Suunniteltu toiminta ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

c) Mikä ratkaisu on tehokkain, kun verrataan yhteisön ja jäsenvaltioiden toimia?

Lentoliikenteen yhtenäismarkkinoiden perustamisen tapahduttua erot kansallisen ja kansainvälisen lentoliikenteen harjoittajan lentoliikenteen harjoittamisessa eivät enää päde, joten ongelma voidaan käsitellä parhaiten yhteisön tasolla.

d) Minkälaista lisäarvoa on ehdotetulla yhteisön toiminnalla ja mitä toimimatta jättäminen maksaa?

Yhteisön toiminnan arvo liittyy lentoliikenteen harjoittajan aseman parantamiseen ja lentoliikenteen käyttäjien suojelemiseen taaten oikeudenmukaisen korvauksen ja luoden oikeusvarmuutta, kun nykyiset korvausvastuurajoitukset poistetaan. Se myös edellyttää nopeita menettelyitä matkustajille. Olisi korostettava sitä, että nykyinen järjestelmä on erittäin monimutkainen, matkustajien oikeudet ja lentoliikenteen harjoittajien velvoitteet vaihtelevat nykyisin matkan aloituspaikasta, palvelun tyypistä (kansallinen vai kansainvälinen) ja muista asioista johtuen ja keskivertomatkustajalla on hyvin usein väärät tiedot tai ei lainkaan tietoja hänen matkaansa sovellettavista tarkoista rajoituksista. Ulkomailla onnettomuuksissa olleet matkustajat joutuvat kohtaamaan erilaiset oikeusolot kuin mihin he ovat tottuneet kotimaassaan. IATAn hyväksymä lentoliikenteen harjoittajien välinen sopimus ei poista kaikkia ongelmia. Lisäksi on vaara, että jotkut

Euroopan lentoliikenteen harjoittajat eivät noudata tätä vapaaehtoista sopimusta näin lisäten nykyistä sekavuutta. Toimimatta jättäminen tarkoittaisi, että lentomatkustajat jäisivät ilman riittävää suojaa lento-onnettomuustapauksissa ja että yhteisön lentoliikenteen harjoittajien liian monimutkainen järjestelmä jatkuisi yhteisössä.

e) Minkälaisia toimia on yhteisön käytettävissä (suositus, taloudellinen avustus, asetus, vastavuoroinen tunnustaminen...)?

On tarpeen ottaa käyttöön oikeudellisia toimenpiteitä tällä alalla joko direktiivin tai asetuksen muodossa lentoliikenteen käyttäjien suojelemiseksi yhtenäisellä ja tehokkaalla tavalla. Toisistaan eroavat kansalliset toimenpiteet vältetään liittämällä laaja yhteisön järjestelmä lainsäädännön asettamiin puitteisiin.

f) Onko yhtenäinen asetus tarpeen vai riittääkö se, että luonnostellaan direktiivi, jossa esitetään yleiset tavoitteet ja jätetään toimeenpano jäsenvaltioille?

Kansainvälisen toimintamallin takia yhteinäinen toiminta on suotavaa sellaisen järjestelmän aikaansaamiseksi, jolla taataan kaikkien lentomatkustajien tasapuolinen suojelu yhteisössä niin, että vältetään syrjivä kohtelu ja epävarmat tilanteet sekä taataan asianmukainen suojelun taso. Paras oikeudellinen keino olisi asetus, koska toivottuihin tuloksiin pääsemiseksi toimia tulisi soveltaa laajaa kansalliset rajat ylittävää liikennettä harjoittaviin ja useita eri kansallisuuksia olevia matkustajia kuljettaviin lentoliikenteen harjoittajiin.

Ehdotus

NEUVOSTON ASETUKSEKSI (EY)

lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta
onnettomuuksissa

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 84 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen[1],

perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti toimii yhdessä Euroopan parlamentin kanssa[2],

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[3],

sekä katsoo, että

onnettomuuksien korvausvastuuta koskevat säännöt määräytyvät eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistämisestä Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 allekirjoitetun yleissopimuksen tai mainitun yleissopimuksen sellaisena kuin se on muutettu Haagissa 28 päivänä syyskuuta 1955 allekirjoitetun yleissopimuksen perusteella; Varsovan yleissopimusta sovelletaan maailmanlaajuisesti sekä matkustajien että lentoliikenteen harjoittajien oikeuksiin ja yleissopimus on pidettävä voimassa,

matkustajan kuolemasta, loukkaantumisesta tai muusta ruumiinvammasta aiheutuvan korvausvastuun laatua ja rajoja koskevat säännöt ovat osa lentoliikenteen harjoittajan ja matkustajan välisen lentokuljetussopimuksen ehtoja; neuvoston asetuksilla (ETY) N:o 2407/92[4], (ETY) N:o 2408/92[5], sellaisena kuin se on muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjalla ja (ETY) N:o 2409/92[6] toteutettiin sisämarkkinat lentoliikenteelle, jonka osalta korvausvastuun luonnetta ja rajoituksia on aiheellista yhdenmukaistaa,

Varsovan yleissopimuksessa asetetut korvausvastuun rajat ovat liian alhaiset tämän päivän taloudellisiin ja yhteiskunnallisiin oloihin nähden; tämän johdosta eri jäsenvaltiot ovat korottaneet korvausvastuun rajoja eri tavoin, sen vuoksi yhteisössä noudatettavat kuljetussopimusten ehdot poikkeavat toisistaan,

---

(1)

(2)

(3)

(4) EYVL N:o L 240, 24.8.1992, s. 1.

(5) EYVL N:o L 240, 24.8.1992, s. 8.

(6) EYVL N:o L 240, 24.8.1992, s.15.

lisäksi Varsovan yleissopimus koskee ainoastaan kansainvälistä liikennettä; lentoliikenteen sisämarkkinoilla on lopetettu maan sisäisen ja kansainvälisen liikenteen välinen erottelu; korvausvastuun määrien ja laadun olisi oltava yhtäläiset maan sisäisessä ja kansainvälisessä liikenteessä,

voimassaolevat alhaiset korvausvastuun rajat johtavat usein pitkiin oikeudellisiin käsittelyihin, jotka vahingoittavat lentoliikenteen kuvaa,

yhteisön toimilla lentoliikenteen alalla olisi pyrittävä mahdollisimman korkeatasoiseen suojaan lentoliikenteen käyttäjien eduille,

yhdenmukaisten edellytysten aikaan saamiseksi lentokuljetuksissa käytettävälle lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuulle ja lisäksi korkeatasoisen suojan varmistamiseksi lentoliikenteen käyttäjille on toimet ottaen huomioon toissijaisuusperiaatteen parhaiten toteuttavissa yhteisön tasolla,

on aiheellista poistaa kaikki korvausvastuun rajoitukset, kun kyseessä on matkustajan kuolema, loukkaantuminen tai muu ruumiinvamma,

korvauksen varmistamiseksi väistämättömien onnettomuuksien uhreille korvausvaatimuksen perustuessa Varsovan yleissopimuksen 17 artiklassa tarkoitettuun matkustajan kuolemaan, loukkaantumiseen tai muuhun ruumiinvammaan, eivät lentoliikenteen harjoittajat saisi vedota Varsovan yleissopimuksen 20 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuihin rajoituksiin korvauksen ollessa alle 100 000 ecua,

matkustajien tai heidän lähiomaistensa olisi saatava kiinteämääräinen hyvitys mahdollisimman pian voidakseen kattaa välittömät kulut,

onnettomuuden tapahduttua korvaukseen oikeutettujen henkilöiden edut edellyttävät lainsäädännöltä selkeyttä, ja heidän on saatava etukäteen riittävästi tietoa sovellettavista säännöistä; on tarpeen välttää pitkällisiä oikeudellisia käsittelyjä ja korvausoikeudenkäyntejä; on aiheellista antaa korvaukseen oikeutetulle henkilölle mahdollisuus oikeudenkäyntiin siinä jäsenvaltiossa, jossa matkustajalla on kotipaikka tai pysyvä asuinpaikka;

kilpailun vääristymien estämiseksi on suotavaa, että kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajat antavat matkustajilleen riittävästi tietoa kuljetusehdoistaan,

matkatavaran ja rahdin asemaan kohdistuvia parannuksia käsitellään parhaillaan ICAO:n tasolla eikä niiden tilanne vaadi niin pikaisia toimia kuin matkustajien osalta, ja

on aiheellista ja tarpeen korottaa tässä asetuksessä ilmoitettuja korvausmääriä taloudellisen kehityksen mukaisesti; on aiheellista antaa komissiolle valtuudet päättää tällaisista korotuksista, kuultuaan neuvoa-antavaa komiteaa,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tässä asetuksessa määritellään yhteisön lentoliikenteen harjoittajien onnettomuuksista johtuvia matkustajille maksettavia korvauksia koskevat velvoitteet.

2 artikla

1. Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

   a) 'lentoliikenteen harjoittajalla' lentoliikenneyritystä, jolla on voimassa oleva liikennelupa;

   b) 'yhteisön lentoliikenteen harjoittajalla' neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 mukaista lentoliikenneyritystä;

   c) 'korvaukseen oikeutetuilla henkilöillä' onnettomuuden uhreja ja/tai henkilöitä, joilla yksittäistapaukseen sovellettavan lain mukaan on lakiin, tuomioistuimen päätökseen tai erityiseen sopimukseen perustuva oikeus edustaa uhreja;

   d) 'kiinteämääräisellä hyvityksellä' korvaukseen oikeutetulle henkilölle suoritettavaa ennakkomaksua, jolla hän voisi kattaa kiireellisimmät kulunsa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta oikeutta mahdollisimman pian maksettavaan täyteen korvaukseen;

   e) 'eculla' laskentayksikköä, joka on vahvistettu laadittaessa Euroopan yhteisöjen yleistä talousarviota perustamissopimuksen 207 ja 209 artiklojen mukaisesti;

   f) 'Varsovan yleissopimuksella' eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistyttämisestä Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 allekirjoitettua kansainvälistä yleissopimusta ja kaikkia tähän yleissopimukseen perustuvia ja siihen liittyviä kansainvälisiä asiakirjoja.

2. Tässä asetuksessa olevat käsitteet, joita ei ole määritelty 1 kohdassa, ovat samat kuin Varsovan yleissopimuksessa käytetyt käsitteet.

3 artikla

1. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuta matkustajan kuolemaan, loukkaantumiseen tai muuhun ruumiinvammaan liittyvästä vahingosta ei rajoiteta lainsäädännöllä tai sopimuksin.

2. Jos vaade käsittää 100 000 ecua tai tätä vähäisemmän määrän, yhteisön lentoliikenteen harjoittaja ei voi poistaa tai rajoittaa korvausvastuutaan todistamalla, että liikenteen harjoittaja ja sen henkilöstö ovat toteuttaneet kaikki vahingon välttämisen kannalta tarpeelliset toimenpiteet tai että kyseisten toimenpiteiden toteuttaminen oli mahdotonta.

4 artikla

1. Vahingon tapahduttua lentoliikenteen harjoittajan on viipymättä ja joka tapauksessa viimeistään kymmenen päivän kuluttua tapahtumasta maksettava vahingonkorvaukseen oikeutetulle tai saatettava hänen käytettäväkseen kiinteämääräinen hyvitys enintään 50 000 ecua, joka suhteutetaan aiheutuneeseen vahinkoon ja joka kuolemantapauksessa on vähintään 50 000 ecua.

2. Kiinteämääräinen hyvitys voidaan vähentää myöhemmin mahdollisesti maksettavasta yhteisön lentoliikenteen harjoittajan vahingonvastuun kattavasta korvauksesta, mutta sitä ei missään olosuhteissa ole maksettava takaisin.

5 artikla

1. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan kuljetusehtoihin on sisällytettävä 3 ja 4 artiklassa tarkoitetut säännöt.

2. Matkustajille on pyydettäessä annettava riittävästi tietoa 3 ja 4 artiklassa tarkoitetuista säännöistä yhteisön lentoliikenteen harjoittajan toimistoissa, matkatoimistoissa ja lähtöselvitystiskeillä, ja kyseisistä vaatimuksista on oltava tiivistelmä matkalipussa.

3. Yhteisön ulkopuolelle sijoittautuneiden lentoliikenteen harjoittajien, joita 3 ja 4 artiklassa tarkoitetut säännöt eivät sido, on nimenomaisesti ja selkeästi ilmoitettava tästä matkustajille matkalipun ostohetkellä jäsenmaan alueella sijaitsevassa lentoliikenteen harjoittajan toimistossa, matkatoimistossa tai lähtöselvitystiskillä. Lentoliikenteen harjoittajien on pyydettäessä annettava matkustajalle kaavake, jossa selvitetään liikenteen harjoittajan käyttämät ehdot. Riittävänä tietona ei pidetä sitä, että korvausvastuun raja ilmoitetaan matkalipussa.

6 artikla

Jäsenvaltion viranomaiset toimittavat kerran vuodessa luettelon tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolella olevista kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajista asianmukaisille lentoliikenteen käyttäjien järjestöille ja komissiolle, joka antaa luettelosta tiedon muille jäsenvaltioille.

7 artikla

Yhteisön lentoliikenteen harjoittajalle tapahtuneen onnettomuuden perusteella vahingonkorvaukseen oikeutetut henkilöt voivat Varsovan yleissopimuksen 28 artiklassa mainittujen mahdollisuuksien lisäksi ajaa vahingonkorvausvaateita sen jäsenvaltion tuomioistuimissa, jossa matkustajalla on kotipaikka tai pysyvä asuinpaikka.

8 artikla

Komissio voi 9 artiklan 1 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti antaa asetuksen edellä olevassa 3 ja 4 artiklassa tarkoitettujen korvausmäärien tarpeellisesta korottamisesta, jos taloudellinen kehitys antaa aihetta tällaisiin toimenpiteisiin.

9 artikla

1. Komissiota avustaa neuvoa-antava komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja.

   Komission edustaja tekee komitealle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Komitea antaa, tarvittaessa äänestettyään, lausuntonsa ehdotuksesta määräajassa, jonka puheenjohtaja voi asettaa asian kiireellisyyden mukaan.

   Lausunto merkitään pöytäkirjaan; lisäksi jokaisella jäsenvaltiolla on oikeus pyytää, että sen kanta merkitään pöytäkirjaan.

   Komission on, niin suurelta osin kuin mahdollista, otettava huomioon komitean lausunto. Sen on ilmoitettava, millä tavoin lausunto on otettu huomioon.

2. Komissio voi kuulla komiteaa myös mistä tahansa muusta tämän asetuksen soveltamiseen liittyvästä kysymyksestä.

10 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.*

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

SELVITYS VAIKUTUKSISTA

EHDOTUKSEN VAIKUTUS LIIKE-ELÄMÄÄN
erityisesti pienten ja keskisuurten yritysten osalta

Ehdotuksen otsikko:

Neuvoston asetus lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuuksissa

Asiakirjan viitenumero:

Ehdotus:

Vaikutus liike-elämään

1. Keihin ehdotus vaikuttaa?

- Mihin liike-elämän aloihin?
  Lentoliikenteen harjoittajiin.

- Minkä kokoisiin liikeyrityksiin (mikä on pienten ja keskisuurten yritysten osuus)?
  Euroopan markkinarakenne on pääasiallisesti keskittynyt suuriin yhtiöihin, joiden osuus markkinoista on 65,4 prosenttia. Tilausliikennettä harjoittavien yhtiöiden osuus Euroopan ilmailumarkkinoista on 26,7 prosenttia. Pienten ja keskisuurten yritysten osuus markkinoista on ainoastaan 0,5 prosenttia, josta alueellisten lentoliikenteen harjoittajien osuus on 0,4 prosenttia ja yleisten ilmaliikenteen harjoittajien - nimittäin taksilentoliikenteen toimijoiden ja järjestyneiden toimijoiden - osuus on kaiken kaikkiaan 0,1 prosenttia[1].

- Sijaitsevatko nämä yhtiöt maantieteellisesti erityisillä yhteisön alueilla?
  Eivät

2. Mitä liikeyritysten on tehtävä noudattaakseen ehdotusta?
   Neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2407/92 edellytetään jo kaikilta toimilupien haltijoilta vastuuvakuutusta, jonka vakuutusturvan laajuus on toistaiseksi jätetty jäsenvaltioiden harkintaan. Tämän asetuksen noudattamiseksi lentoliikenteen harjoittajien on neuvoteltava uudelleen vastuuvakuutuksistaan, jotta korvausvastuun rajasta voitaisiin luopua.

3. Millaisia taloudellisia vaikutuksia ehdotuksella tulee todennäköisesti olemaan?

- Työllisyyteen:
  Ei mitään

---

[1] "Euroopan yhteisön lentoliikenneteollisuuden kilpailukyky" AVMARK Inc:n komissiolle valmistama tutkimus, 28.2.1992.

- Investointiin ja uusien liikeyritysten luomiseen:
  Ei mitään

- Liikeyritysten kilpailuasemaan:
  Ilmailualan vakuutusmarkkinat reagoivat korottamalla jonkin verran lentoliikenteen harjoittajien maksamien vakuutusmaksujen määriä. Korotuksen määrä riippuu markkinoiden tilasta kyseisenä hetkenä, lentoliikenteen harjoittajien erityisominaisuuksista, erityisesti niiden turvallisuustilastoista, sekä lentoyhtiön kaupanhierontavalmiuksista sen neuvotellessa uudelleen vakuutusmaksustaan. Vastaavasti alueellisten lentoliikenteen harjoittajien ja yleisten ilmaliikenteen toimijoiden osalta korotus olisi todennäköisesti suhteessa suurempi niiden heikommista kaupanhierontavalmiuksista johtuen. Tilauslentoliikenteen harjoittajiin vaikutus on vähäisempi.

4. Onko ehdotuksessa mitään toimenpiteitä pienten ja keskisuurten yritysten erityistilanteen huomioon ottamiseksi.

   Ei. Itse asiassa nykyiset Euroopan lentoliikenteen harjoittajien vastuuvakuutusten kustannukset ovat yleensä pieni osa toimintakustannuksista. Niiden osuus on noin 0,1 - 0,2 prosenttia kokonaistoimintakustannuksista, ja osuus yleensä nousee mitä pienemmästä lentoyhtiöstä on kyse. Jos rajat poistettaisiin, vastuuvakuutusten kustannukset olisivat noin 0,1 - 0,35 prosenttia[2] kokonaistoimintakustannuksista. Tämä tarkoittaa, että korotukset ovat merkityksettömiä jopa pienempien liikenteenharjoittajien osalta, joihin tällaiset korotukset saattaisivat vaikuttaa enemmän.

Kuuleminen:

5. Luettelo järjestöistä, joita on kuultu ehdotuksen osalta, sekä tiivistelmä niiden tärkeimmistä huomautuksista.

- Jäsenvaltioiden hallitusten asiantuntijat ovat laajalti sopineet tarpeesta korottaa nykyisiä rajoja nopeiden ja yksinkertaisten menettelyjen takaamiseksi lento-onnettomuustapauksissa ja kaiken yhteisön sisäisen sekä sieltä lähtevän ja sinne suuntautuvan lentoliikenteen kattamiseksi riippumatta kyseisen lentoyhtiön kansallisuudesta.

---

(2) "Pakollisille korvauksille asetettujen korkeampien rajojen kustannusten vaikutukset lento-onnettomuuteen joutuneiden matkustajien osalta". Frere Cholmeley Bischoff, julkaistu helmikuussa 1994.

- Kaikkia mainittuja järjestöjä[3] on kuultu. Ne kaikki sopivat tarpeesta parantaa järjestelmää samalla kuitenkin säilyttäen nykyisin voimassa olevat kansainvälisen järjestelmän olennaiset seikat. Ne olivat huolestuneita siitä, että kaikkia EY:n sisäisiä järjestelmän parannuksia sovelletaan kaikkiin yhteisöä palveleviin liikenteenharjoittajiin.

---

(3) Seuraavia järjestöjä kuultiin: Bureau Européen Union des Consommateurs, International Organisation of Consumer Unions, European Community Travel Agents and Tour Operators Association, International Council of Aircraft Owner and Pilot Association, International Air Transport Association, Association of European Airlines, Kansainvälinen kauppakamari, Federation of Air Transport User Representatives in the EC, International Union of Aviation Insurers, Association Européenne des Constructeurs de Matériel Aerospatial, European Regional Airlines.

LIITE I

KORVAUSVASTUUN RAJAT EY-MAISSA[1]

V/H:	Varsovan/Haagin rajat muunnettuina kansallisia sääntöjä noudattaen (tai merkintöjen mukaisesti korotettuina)[2]
ITÄVALTA:	Kuljetussopimuksen mukainen korvausvastuu enintään AS 430 000 henkilöä kohti Pakollinen matkustajien tapaturmavakuutus AS 550 000 matkustajaa kohti 100 000 erityisnosto-oikeutta kansallisten liikenteenharjoittajien osalta
BELGIA:	V/H:a sovelletaan kaikkiin palveluihin Kotimaisia palveluja ei ole 100 000 erityisnosto-oikeutta Sabenan ja sen yhteistyökumppanien osalta - US$ 58 000 tilaus- ja taksilentojen osalta
TANSKA:	100 000 erityisnosto-oikeuttaa sovelletaan kaikkiin palveluihin Vahingonkorvausrajat kuolemantapauksissa tai muissa henkilövahingoissa ovat erilaiset kotimaisissa ja kansainvälisissä liikennepalveluissa
RANSKA:	100 000 erityisnosto-oikeutta sovelletaan kaikkiin palveluihin Kuolemantapausta ja vammautumista lukuun ottamatta V/H:n rajoja sovelletaan kaikkiin liikennepalveluihin
SUOMI:	V/H:a sovelletaan kansainvälisiin palveluihin. Jos määrämaa ei ole V/H:n osapuoli sovelletaan MP3-rajoja (100 000 erityisnosto-oikeutta) 100 000 erityisnosto-oikeutta kotimaan palvelujen osalta 100 000 erityisnosto-oikeutta Finnairin osalta kansainvälisissä palveluissa
SAKSA:	V/H:a sovelletaan kansainvälisiin lentopalveluihin muuntokursseista annetun lain perusteella (esimerkiksi 250 000 Poincarén kauden frangia = DM 53 600) DM 150 000 Lufthansan osalta DM 320 000 kotimaan lentoliikennepalvelujen osalta
KREIKKA:	V/H:a sovelletaan kaikkiin palveluihin Muuntokursseja koskevan lain puuttuessa jotkut tuomioistuimen päätökset ovat ristiriidassa Kansallisessa lainsäädännössä eritellään 4 000 000 drakhman raja, jota sovelletaan kotimaan lentopalveluihin (sitä ei saa ylittää, jos vahingonkorvaus myönnetään jaksoittaisina maksuina) kuolemantapauksissa tai muissa henkilövahingoissa

---

(1) Sven Brisen tutkimus, ks. 5 alaviite. Tutkimus ei kattanut Itävallan, Suomen ja Ruotsin tilanteita.

(2) Kaikkien rajojen osalta (lukuun ottamatta Portugalin kotimaankuljetuksia) liikenteenharjoittajat voivat turvautua VY:n 20 artiklan 1 kohdassa määrättyyn oikeuteen vedota sopimuksen säännöksiin.

IRLANTI: V/H:a sovelletaan kaikkiin palveluihin
100 000 erityisnosto-oikeutta Aer Linguksen osalta (kansainväliset lentoliikennepalvelut)
Sama summa muiden Irlannissa rekisteröityjen toimijoiden osalta

ITALIA: Lailla erityisnosto-oikeuksiksi (kansainväliset palvelut) ja Italian liiroiksi (kotimaiset palvelut) muunnettua V/H:a sovelletaan kaikkiin palveluihin. Eritellyt rajat ovat:
100 000 erityisnosto-oikeutta kansainvälisten lentoliikennepalvelujen osalta
195 000 Italian liiraa kotimaisten lentoliikennepalvelujen osalta

Huom! Olisi huomattava, että Italiaan lentäviin ulkomaalaisiin lentoyhtiöihin sovelletaan lakia, jossa kansainväliseksi rajaksi määrätään 100 000 erityisnosto-oikeutta

LUXEMBURG: V/H:a sovelletaan kaikkiin lentopalveluihin
Kotimaan palveluja ei ole
100 000 erityisnosto-oikeutta kaikkien Luxemburgissa rekisteröityjen matkustajaliikenteenharjoittajien osalta

ALANKOMAAT: V/H:a sovelletaan kaikkiin lentopalveluihin
100 000 erityisnosto-oikeutta (kaikki Alankomaissa rekisteröidyt tärkeimmät liikenteenharjoittajat)

PORTUGALI: Korvausvastuu ilman tuottamusta (kotimaan palvelut) kaikkien palvelujen osalta: 12 000 000 escudoa matkustajaa kohti; matkatavarat Haagin pöytäkirjan mukaisesti

ESPANJA: Kaikkien palvelujen osalta: 3 500 000 pesetaa matkustajaa kohti; matkatavarat Haagin pöytäkirjan mukaisesti

RUOTSI: 100 000 erityisnosto-oikeutta kansainvälisten ja kotimaan palveluiden osalta

YHDISTYNYT KUNINGASKUNTA:

V/H:a sovelletaan kaikkiin palveluihin, korotettuna 100 000 erityisnosto-oikeuteen.

LIITE II
IATA:N LIIKENTEENHARJOITTAJIEN SOPIMUS
KORVAUSVASTUUSTA MATKUSTAJILLE

KATSOTAAN, ETTÄ: Varsovan yleissopimuksen järjestelmä on suureksi hyödyksi kansainväliselle ilmaliikenteelle, ja

TODETAAN, ETTÄ: yleissopimuksen korvausvastuun rajat, joita ei ole muutettu vuodesta 1955 lähtien, ovat nyt hyvin sopimattomia monissa maissa ja että kansainväliset lentoyhtiöt ovat aiemmin toimineet yhdessä rajojen nostamiseksi matkustajien hyväksi.

Allekirjoittaneet liikenteenharjoittajat ovat sopineet

1. Toteuttavansa toimenpiteet Varsovan yleissopimuksen 22 artiklan 1 kohdassa mainittujen vahingonkorvausten rajoitusten poistamiseksi yleissopimuksen 17 artiklan mukaisia kuolemantapauksia, loukkaantumista tai muuta matkustajan ruumiinvammaa koskevissa korvausvaatimuksissa, siten että vahingonkorvaukset voidaan määrittää ja myöntää matkustajan kotipaikkaa koskevan lain perusteella.

2. Pidättävänsä kaikki yleissopimuksen määräyksissä sille määrätyt oikeudet vedota sopimuksen säännöksiin; kuitenkin kaikki liikenteenharjoittajat voivat luopua oikeudesta vedota sopimuksen säännöksiin, myös eriteltyyn rahamäärään rajoitettua vahingonkorvausta koskevasta turvasta, olosuhteiden mukaisesti.

3. Pidättävänsä takautumisoikeutensa muun henkilön suhteen, myös maksu- tai korvausoikeudet, ottaen huomioon liikenteenharjoittajan maksamat summat.

4. Rohkaisevansa muita kansainvälisessä matkustajaliikenteessä toimivia lentoyhtiöitä soveltamaan tätä sopimusta toimintaansa.

5. Panevansa tämän sopimuksen määräykset täytäntöön viimeistään 1 päivänä marraskuuta 1996 tai ottaessaan vastaan vaadittavat hallituksen hyväksynnät, näistä myöhemmän ollessa määräävä.

6. Ettei mikään tässä sopimuksessa vaikuta matkustajan tai korvauksenhakijan oikeuksiin, joista muutoin määrätään yleissopimuksella.

7. Että tämän sopimuksen voi allekirjoittaa kuinka monena kappaleena tahansa, jotka yhdessä muodostavat yhden sopimuksen. Liikenteenharjoittava voi päästä tämän sopimuksen osapuoleksi allekirjoittamalla sopimuksen kappale ja tallettamalla se IATA:n pääjohtajalle.

8. Sopimuspuolena oleva liikenteenharjoittaja voi irtisanoutua tästä sopimuksesta ilmoittamalla irtisanoutumisesta kirjallisesti kaksitoista (12) kuukautta etukäteen kansainvälisen lentoliikenneliiton (IATA) pääjohtajalle ja muille sopimuspuolina oleville liikenteenharjoittajille.

LIIKENTEENHARJOITTAJIEN SOPIMUS KORVAUSVASTUUSTA MATKUSTAJILLE

IATA:N SELITTÄVÄ HUOMAUTUS

Liikenteenharjoittajien välinen sopimus on "sateenvarjosopimus"; sopimuspuolina olevien liikenteenharjoittajien tarkat oikeudet ja velvollisuudet matkustajia kohtaan esitetään sovellettavissa kuljetus- ja maksuehdoissa.

Sopimuspuolina olevat liikenteenharjoittajat ryhtyvät sopimuksen mukaisesti luopumaan Varsovan yleissopimuksessa (1929), Haagin pöytäkirjassa (1955) ja Montrealin sopimuksessa (1966) määrätyistä korvausvastuun rajoituksista ja/tai rajoista, jotka ne ovat saattaneet sopia aiemmin panevansa täytäntöön tai joita hallitukset vaativat panemaan täytäntöön.

Tällainen liikenteenharjoittajan luopuminen voidaan tehdä siinä määrin kuin on tarpeen, jotta matkustajan kotipaikkaa koskevaa lakia voidaan soveltaa vahingonkorvauksen määrittämiseen ja myöntämiseen liikenteenharjoittajien sopimuksen nojalla. Mutta tämä on vaihtoehto. Jos liikenteenharjoittaja haluaa luopua vahingonkorvauksen rajoista, mutta jos se ei vaadi, että vahingonkorvauksen laskemisesta määrätään matkustajan kotipaikkaa koskevalla lailla tai jos valtion viranomainen ei tätä vaadi, se voi turvautua sen tuomioistuimen soveltamaan lakiin, jolle tapaus on jätetty ratkaistavaksi.

Varsovan yleissopimuksessa määrätyt oikeudet vedota sopimuksen säännöksiin ovat edelleen sopimuspuolina olevien liikenteenharjoittajien käytettävissä kokonaan tai osittain, ellei liikenteenharjoittaja päätä luopua niistä tai jos valtion viranomainen tätä vaatii.

LIITE III

VAHINGONKORVAUSTEN MÄÄRÄT LIIKENNEONNETTOMUUKSISSA EUROOPASSA[1]

Taulukko 1: Uhri: mies 40, naimisissa, 2 kaksi alaikäistä lasta, lääkäri

Henkilö vahinko	Yhd. kuningas k.	Belgia Bf 59,6	Kreikka Dr 25	Alankomaat Hfl 3.26	Italia 2 124 liiraa	Ranska Ff 9.73	Saksa Dm 2.90	Tanska Kr 11.02	Irlanti Ir £ 1.08	Luxemburg Lux f 59.55	Espanja Pta 178.45	Portugali Esc 254
Välitön kuolema	311.000	325,779	195,007	224,540	464,900	307,098	331,034	81,347	461.806	351,098	168,114	229,724
Palovammoja (A) (B) (C)	89,000 99,000 79,000	81,978	71,088 to 86,316	18,098 to 21,166	55,085 to 120,835	109,198 to 127,790	132,759 to 148,276	37,659	93,981 126,389 93,981	83,985	16,811 28,019 16,811	24,016
Molemminpuolinen halvaus	526,500	449,457	310,947	498,466 to 567,485	474,710	705,576	637,931 to 672,414	110,254 to 237,296	607,407	453,830	280,191	288,937
Näön heikkeneminen sokeus	572,500	531,871	363,333	466,258 (486,258)	674,795	744,853	586,207 to 603,488 (623,448)	225,499	613,889	537,871	56,038	290,465

Lähde: Davies Arnold Cooper: Henkilövahinkojen korvaaminen EY-maissa rajoittamattomin perustein kuolemantapauksissa tai vakavissa henkilövahingoissa.

(1) Lukuihin ei sisälly päätöstä ennen eikä sen jälkeen mahdollisesti määräytyviä korkoja. Alankomaiden ja Saksan kohdalla on kaksi lukusarjaa samassa kohdassa. Suluissa oleviin lukuihin sisältyy arvioidut lääkintäkustannukset, joita valtio ei korvaa. Kaikki luvut on muunnettu Iso-Britannian punniksi ja pyöristetty lähimpään puntaan. Valuuttakurssi on 21 päivältä kesäkuuta 1990.

Taulukko 2: Uhri: Nainen, 20, naimaton, lääketieteen opiskelija

Henkilövahinko	**Yhd. kuningask.**	**Belgia Bf 59,6**	**Kreikka Dr 25**	**Alankomaat Hfl 3.26**	**Italia 2 124 liiraa**	**Ranska Ff 9.73**	**Saksa Dm 2.90**	**Tanska Kr 11.02**	**Irlanti Ir £ 1.08**	**Luxemburg Lux f 59.55**	**Espanja Pta 178.45**	**Portugali Esc 254**
Välitön kuolema	1,250	6,292	14,912	2,147	210,122	15,416	2,069	1,089	8,102	6,795	67,246	4.528
Palovammoja (A) (B) (C)	44,000 54,000 34,000	47,723	7,579 to 8,870	21,779 to 24,847	61,205 to 83,729	62,025 to 81,398	63,793 to 79,310	26,770	63,426 95,833 63,426	46,434	16,811 33,623 16,811	5,937
Molemminpuolinen halvaus	452,250	370,569	234,723	498,466 to 567,485 (1,074,985)	318,710	563,759	431,034 to 465,517	90,290 to 166,515	529,630	376,246	168,114 to 224,152	360,840
Näön heikkeneminen - sokeus	478,250	415,323	251,404	466,258 (486,258)	517,514	537,196	472,414 to 489,655 (509,655)	157,441	421,296	423,013	67,246	325,465

Lähde: Davies Arnold Cooper: Henkilövahinkojen korvaaminen EY-maissa rajoittamattomin perustein kuolemantapauksissa tai vakavissa henkilövahingoissa.

ISSN 1024-4492

KOM(95) 724 lopullinen

ASIAKIRJAT

FI 07

Luettelonumero : CB-CO-95-777-FI-C

ISBN 92-77-99247-6

Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto

L-2985 Luxemburg