Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets förordning (EG) om lufttrafikföretagens ersättningsansvar vid olyckor" [1]

(96/C 212/09)

Den 26 mars 1996 beslutade rådet, i enlighet med fördragets artikel 84.2, att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för transport och kommunikation, som ansvarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 13 maj 1996. Föredragande var Robert J. Moreland.

Vid sin 336:e plenarsession den 29-30 maj 1996 (sammanträdet den 29 maj 1996) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 83 röster för, 2 emot och 2 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. Warszawakonventionen från 1929 är en viktig milstolpe för internationell luftfart. Den motsvarar en överenskommelse mellan flygbolag och passagerare (representerade av nationella regeringar) vid olyckor som inträffar vid internationell luftbefordran. Bevisbördan ligger normalt hos den rättssökande. Warszawakonventionen vänder på detta förhållande. Flygbolagen tar på sig skulden om de inte kan bevisa att de har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan. För att balansera detta omvända förhållande i fråga om bevisbördan begränsades flygbolagens ersättningsansvar om inte den rättssökande kunde bevisa "uppsåtligt fel".

1.2. Konventionen innebar även att det kunde upprättas en samling regler för ersättningsansvar och att man på så sätt kunde undvika konflikter som annars skulle uppstå mellan enskilda länders lagar. Sedan 1929 har Warszawakonventionen reviderats och det har gjorts tillägg genom en rad andra överenskommelser, bland vilka man främst bör nämna Haagprotokollet (1955), Guadalajarakonventionen (1961), Montrealöverenskommelsen (1966), Guatemalaprotokollet (1971) och Montrealprotokollen (1975). Alla dessa överenskommelser har inte trätt i kraft, eftersom man inte har lyckats förmå ett tillräckligt antal stater att ratificera dem.

1.3. Warszawakonventionen och de därpå följande överenskommelserna har blivit en succé. Det har dock uppstått problem i allt större utsträckning. I synnerhet gränserna för ersättning har efter hand blivit oacceptabelt låga, trots försök att höja dem. Detta har lett till att flera länder har ersatt de gränser som regleras av Warszawakonventionen, och därmed har en av konventionens största fördelar försvunnit, nämligen dess nästan världsomspännande tillämpning. Det har under en viss tid stått helt klart att det krävs radikala förändringar om inte hela systemet skall kollapsa. USA:s regering har visat på behovet av nya bestämmelser. IATA har kommit fram till en lösning vars huvuddrag är att ansvarsbegränsningen frångås och att skador kan bestämmas och ersättas i enlighet med lagstiftningen i det land där passageraren har sin hemvist. De flygbolag som undertecknat konventionen måste genomföra bestämmelserna senast den 1 november 1996.

2. Kommissionens förslag

2.1. Europeiska kommissionens förslag till förordning avviker från Warszawakonventionen i flera avseenden. För det första införs ett obegränsat ersättningsansvar vid passagerarolyckor (inga förändringar föreslås för bagage eller fraktgods). För det andra undanröjs skyddet för flygbolagen enligt Warszawakonventionens artikel 20 i när det gäller ersättningsansvar upp till 100 000 ecu. Denna artikel gör det möjligt för ett flygbolag att befrias från ersättningsansvar, om det kan bevisa att skadan orsakats av försumlighet från den skadade personens sida, att bolaget vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan eller att det varit omöjligt att vidta sådana åtgärder. I praktiken är dock detta skydd extremt svårt att upprätthålla, och flygbolag som flyger till och från USA har tvingats att göra avkall på det, till följd av Montrealöverenskommelsen från 1966.

2.2. Förslaget till förordning innebär också att det betalas ut ett schablonbelopp i förskott i händelse av en olycka. Senast tio dagar efter en olycka måste ett flygbolag betala upp till 50 000 ecu till de personer som har rätt till ersättning. De regler för lagstiftning som upprättats skall dessutom kompletteras. Enligt Warszawakonventionen skall ersättningsanspråk framföras på en av fyra följande platser:

— Det land där flygbolaget är hemmahörande.

[1] EGT nr C 104, 10. 4. 1996, s. 18.

— Det land där flygbolaget utövar sin huvudsakliga verksamhet.

— Det land till vilket passagerarens flygbiljett var utställd.

— Det land där transportavtalet tecknades.

2.3. Till denna lista skulle förordningen även lägga till "det land där passageraren har sin hemvist eller stadigvarande bostad".

2.4. Förslaget till förordning föreskriver också att gränsen för ersättningsansvar kan höjas av kommissionen efter konsultation.

2.5. Förslaget skulle endast tillämpas på gemenskapens flygbolag. Flygbolag som är etablerade utanför gemenskapen skulle tvingas att informera passagerarna vid biljettinköp och vid incheckningsdiskarna inom EU om att deras ersättningsregler skiljer sig från de regler som tillämpas för gemenskapens flygbolag. De föreslagna reglerna skulle även omfatta inrikestrafik inom EU. Warszawakonventionen (och det provisoriska IATA-systemet) täcker endast internationella transporter.

3. Allmänna kommentarer

3.1. Revideringen av Warszawakonventionen borde ha genomförts för länge sedan. IATA:s sätt att lösa problemet är välkommet men har endast begränsad omfattning, då överenskommelsen endast undertecknats av 29 flygbolag. Följaktligen välkomnas kommissionens förslag.

Kommissionens förslag till lösning behöver dock kompletteras och särskilt ta upp följande aspekter:

— Svårigheter när det gäller bestämmelserna för förskottsbetalning.

— Juridisk tolkning av orden "hemvist" och "stadigvarande bostad".

— Behovet av bevis i skuldfrågan.

— Tänkbara effekter i form av högre kostnader för mindre flygbolag.

— Begränsningen till EU:s flygbolag.

— Behovet av tydliga bestämmelser för och skydd av användarens intressen.

3.2. Ovanstående begränsningar (som behandlas i detalj under punkt 4) måste behandlas med siktet inställt på att den slutliga förordningen skall verka som en katalysator för ett nytt, bättre anpassat, världsomspännande system till förmån för den resande allmänheten.

4. Särskilda kommentarer

4.1. *Artikel 1*

Trenden i lagstiftningen enligt artikel 84.2 och i "det tredje flygpaketet" [1] har varit att man använder sig av en förordning. Eftersom förslaget skall införas på ett enhetligt sätt i hela Europeiska unionen stöder kommittén följaktligen principen att denna fråga skall regleras av en förordning och inte av ett direktiv. Kommittén anser dock att detta förpliktigar rådet och kommissionen att garantera att de nya juridiska rättigheterna och skyldigheterna definieras tydligt och till fullo.

4.2. *Artikel 2*

Begreppen "hemvist" och "stadigvarande bostad" definieras i Brysselkonventionen [2] och dessa definitioner bör upprepas under artikel 2 för att undvika missförstånd. Olika medlemsstater tillämpar olika regler för hemvist och stadigvarande bostad, och det är möjligt att en passagerare kan ha sin hemvist eller stadigvarande bostad i fler än en medlemsstat.

4.3. *Artikel 4*

4.3.1. Kommittén välkomnar planerna på snabb ersättning för omedelbara kostnader i form av en klumpsumma. Kommittén är dock oroad över att förslaget inte kommer att vara genomförbart, om man inte tydligt anger hur man tänker lösa vissa svårigheter. Det kan exempelvis ta tid att identifiera offer och spåra anhöriga. Det kan vara svårt att fastställa vilka som har rätt till ersättning. Vilka proportioner skall för övrigt gälla när det är fråga om skada och inte dödsfall? Vem bestämmer detta? Kommittén accepterar behovet att sätta undan pengar inom en tiodagarsperiod efter en olycka, men kommissionen bör presentera mer detaljer när det gäller hur och när utbetalning skall ske.

4.3.2. Kommittén välkomnar övergången till obegränsat ansvar för passagerarolyckor. Eftersom förslaget kommer att ha viss effekt på utgifterna — i synnerhet för små flygbolag — anser dock kommittén att bevis i fråga om skuldbördan kan rättfärdigas när det gäller högre ersättningsnivåer.

---

[1] EGT nr L 240, 24. 8. 1992; ESK:s yttrande (EGT nr C 169, 6. 7. 1992, s. 15).

[2] EGT nr L 299, 31. 12. 1972, s. 32; EGT nr C 97, 11. 4. 1983, s. 1.

4.4. *Artikel 5*

Kommittén betonar vikten av tydlig information för flygbolagets kunder. Kravet att flygbolag som är etablerade utanför gemenskapen måste informera passagerare om att de inte tillämpar EU:s regler (förutom den information som är tryckt på biljetten) kommer förmodligen att orsaka många problem, och det kan vara svårt att se till att detta krav respekteras. Kommissionen måste fortsätta att tillämpa rådfrågningsförfarandet när det gäller de praktiska konsekvenserna.

4.5. *Artikel 6*

Denna artikel behöver skrivas om, för att det skall framgå för vilka flygbolag den tillämpas. Kommittén förmodar att den gäller de flygbolag som inte är hemmahörande i länder som täcks av "det tredje flygpaketet".

4.6. *Artikel 7*

Kommittén välkomnar denna artikel, men understryker behovet av en tydlig definition av begreppet "hemvist" och "stadigvarande bostad".

4.7. *Artikel 9*

Kommissisionen bör också rådfråga samarbetsorganisationer för flygbolag, försäkringsbolag, kunder samt andra berörda organisationer. En rapport till rådet, parlamentet och Ekonomiska och sociala kommittén om hur lagstiftningen fungerar bör utarbetas efter cirka tre till fyra år.

Bryssel den 29 maj 1996.

Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Carlos FERRER

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Den inre marknaden 1995 — en rapport från kommissionen till rådet och Europaparlamentet"

(96/C 212/10)

Den 1 mars 1996 beslutade kommissionen i enlighet med artikel 198 i Romfördraget att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om "Den inre marknaden 1995 — en rapport från kommissionen till rådet och Europaparlamentet".

Sektionen för industri, handel, hantverk och tjänster fick i uppdrag att förbereda kommitténs arbete i frågan och godkände sitt yttrande den 8 maj 1996. Föredragande var Bruno Vever och medföredragande var Flavio Pasotti.

Vid sin 336:e plenarsession den 29-30 maj 1996 (sammanträdet den 29 maj 1996) antog Ekonomiska och sociala kommittén med 87 röster för, 7 emot och 6 nedlagda röster följande yttrande.

1. Inledning

1.1. Kommittén välkomnar att kommissionen redan i februari presenterat sin tredje årsrapport "Den inre marknaden 1995". En allt snabbare rapportering kan tillräknas kommissionens aktiva bevakning på detta område, som är viktigt för Europeiska unionen.

1.2. Denna tredje rapport ger mycket omfattande information om marknadens utveckling och om de huvudsakliga handlingslinjer som följts sedan 1995. Rapporten ger dock inget förhastat omdöme om de slutsatser och de kompletterande riktlinjer som kommissionen kommer att föreslå under 1996 inom ramen för en specialrapport om den inre marknadens effekter. Det är kommitténs önskan att dess synpunkter om denna tredje rapport på ett värdefullt sätt kan bidra till kommissionens förberedelser av denna helhetsbedömning.

1.3. Kommittén anser att det under perioden 1996-1999 ges ett tredubbelt tillfälle att åter aktualisera den inre marknadens fullbordande, i och med regeringskonferensens pågående förhandlingar, den slutliga förberedelsen av den ekonomiska och monetära unionen (EMU) och den nya utvidgning som blir aktuell om ett par år.