Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Ehdotus neuvoston asetukseksi (EY) lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuuksissa" [1]

(96/C 212/09)

Neuvosto päätti 26. maaliskuuta 1996 perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdan mukaisesti pyytää talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainitusta ehdotuksesta.

Asian valmistelusta vastannut liikenne- ja tietoliikennejaosto antoi lausuntonsa 13. toukokuuta 1996. Esittelijänä oli Robert J. Moreland.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 336. täysistunnossaan (toukokuun 29. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 83 ääntä puolesta, 2 vastaan, ja 2 pidättyi äänestämästä.

1. Johdanto

1.1. Vuonna 1929 solmittu Varsovan sopimus oli huomattava merkkipaalu kansainvälisessä lentoliikenteessä. Periaatteessa kyseessä oli lentoyhtiöiden ja matkustajien (joita edustivat kansalliset hallitukset) välinen sopimus, joka sääntelee korvausvastuuseen liittyviä kysymyksiä kansainvälisessä lentoliikenteessä tapahtuvissa onnettomuuksissa. Asianomaisen eli matkustajan oli yleensä todistettava, että onnettomuus johtui virheestä. Varsovan sopimus käänsi tämän todistustaakan. Syy on lentoyhtiön, mikäli se ei voi todistaa toteuttaneensa kaikkia vahingon torjumisen kannalta välttämättömiä toimia. Tämän normaalin todistustaakan kääntämisen tasapainottamiseksi lentoyhtiön korvausvastuulle asetettiin raja, mikäli asianomainen ei pysty todistamaan vahingon olleen tuottamuksellinen.

1.2. Sopimukseen sisältyi myös vastuukysymyksiä säätelevä yhtenäinen säännöstö, jonka avulla on voitu välttää eri valtioiden lainsäädännön väliset ristiriidat. Tästä on onnettomuustapauksissa huomattavasti hyötyä niin matkustajille kuin lentoyhtiöillekin. Varsovan sopimusta on vuoden 1929 jälkeen muutettu ja täydennetty useilla muilla sopimuksilla, joista tärkeimmät ovat Haagin pöytäkirja (1955), Guadalajaran sopimus (1961), Montrealin sopimus (1966), Guatemalan pöytäkirja (1971) ja Montrealin pöytäkirjat (1975). Näistä sopimuksista vain osa on voimassa. Koska riittävän moni valtio ei ole vielä ratifioinut sopimuksia, niistä on voimassa vain osa.

1.3. Varsovan sopimus ja siihen liittyvät myöhemmät sopimukset – eli Varsovan järjestelmä – on toiminut hyvin. Nykyään on kuitenkin alkanut ilmetä ongelmia. Korvausvelvollisuudelle asetetut rajat ovat nykyään liian alhaiset, vaikka niitä onkin yritetty korottaa. Tämä on johtanut siihen, että useat maat ovat korvanneet sopimuksessa mainitut rajat omilla rajoillaan, mikä on vesittänyt yhden Varsovan sopimuksen suurimmista eduista, sen lähes yleismaailmallisen sovellettavuuden. On selvää, että mikäli järjestelmä halutaan säilyttää, tarvitaan radikaaleja muutoksia. USA:n hallinto on ilmaissut, että uudet säännöt ovat tarpeen. IATA on sopinut ratkaisusta, jonka pääpiirteitä ovat, että korvausvelvollisuudelle asetetut rajat poistetaan ja vahingot voidaan määritellä ja päätös niistä tehdä matkustajan kotipaikan lakien mukaan. Allekirjoittaneiden lentoyhtiöiden on otettava ehdot käyttöön 1. marraskuuta mennessä.

2. Komission ehdotus

2.1. Euroopan komission ehdotus poikkeaa monilta osin Varsovan järjestelmästä. Ehdotuksen mukaan kaikista korvausrajoituksista luovutaan. (Matkatavaroiden ja rahdin osalta järjestelmä pysyy samana.) Lisäksi, mikäli kyseessä on arvoltaan enintään 100 000 ecun vaade, lentoyhtiö ei voi poistaa tai rajoittaa korvausvastuutaan Varsovan sopimuksen 20 artiklan i alakohdan nojalla. Artiklassa säädetään, että lentoyhtiö voidaan vapauttaa korvausvastuusta, mikäli se voi osoittaa, että vahinko aiheutui asianomistajan huolimattomuudesta tai että lentoyhtiö oli toteuttanut kaikki vahingon välttämisen kannalta tarpeelliset toimenpiteet tai että niiden toteuttaminen oli mahdotonta. Käytännössä em. seikkojen todistaminen on kuitenkin hyvin vaikeaa. Lisäksi vuonna 1966 solmitun Montrealin sopimuksen perusteella USA:han ja USA:sta liikennöivät lentoyhtiöt ovat joutuneet luopumaan oikeudestaan vedota 20 artiklan i kohtaan.

2.2. Onnettomuuden sattuessa on lentoyhtiön uuden asetuksen mukaan maksettava viipymättä kiinteämääräinen hyvitys. Viimeistään kymmenen päivän kuluessa onnettomuudesta on lentoyhtiön maksettava enintään 50 000 ecua jokaiselle hyvitykseen oikeutetulle. Lisäksi toimivaltaa koskevia sääntöjä täydennetään. Varsovan järjestelmän mukaan vahingonkorvausvaateet tulee jättää:

– lentoyhtiön kotimaassa;

[1] EYVL N:o C 104, 10. 4. 1996, s. 18.

– maassa, jossa lentoyhtiöllä on päätoimipaikka;

– matkustajan lipussa mainitussa määränpäävaltiossa;

– maassa, jossa kuljetussopimus solmittiin.

2.3. Asetus mahdollistaisi vahingonkorvausvaatimuksen ajamisen myös sen jäsenvaltion tuomioistuimissa, jossa matkustajalla on kotipaikka tai pysyvä asuinpaikka.

2.4. Asetusluonnokseen sisältyy mahdollisuus, jonka perusteella komissio voi neuvo-aantavaa komiteaa kuultuaan korottaa korvausmääriä.

2.5. Luonnos koskee ainoastaan yhteisön lentoyhtiöitä. Yhteisön ulkopuoliset lentoyhtiöt velvoitetaan ilmoittamaan matkustajille selkeästi lipunoston ja EU:n alueella lähtöselvityksen yhteydessä, että ko. lentoyhtiötä koskevat erilaiset korvausvastuusäännöt kuin yhteisön lentoyhtiöitä. Säännöt tulisivat koskemaan myös EU-valtioiden kotimaanliikennettä. Nykyisellään Varsovan järjestelmä (ja IATA:n kokeilunluonteinen sopimus) koskee ainoastaan kansainvälistä lentoliikennettä.

3. Yleistä

3.1. Varsovan sopimus olisi pitänyt uudistaa jo kauan sitten. IATA:n näkökulma on tervetullut, mutta sillä on omat rajoituksensa; sopimuksen on (tätä lausuntoa laadittaessa) allekirjoittanut vain 29 lentoyhtiötä. Niinpä komission ehdotus on tervetullut. Komission ehdotusta tulisi kuitenkin muuttaa ja ottaa erityisesti huomioon;

– kiinteämääräiseen korvaukseen liittyvät hankaluudet;

– käsitteiden "kotipaikka" ja "pysyvä asuinpaikka" oikeudellinen tulkinta;

– virheeseen liittyvä todistustaakka;

– kustannusten kohoamisen vaikutukset pienehköihin lentoyhtiöihin;

– rajoittuminen ainoastaan EU:n lentoyhtiöihin;

– selkeyden ja kuluttajien edun suojelemisen tarve.

3.2. Edellämainittuja rajoituksia (joita käsitellään yksityiskohtaisemmin kohdassa 4) pohdittaessa tulee muistaa, että lopullinen asetus panee alulle uuden ja nykytodellisuuteen paremmin sopivan, lentomatkustajia hyödyttävän maailmanlaajuisen järjestelmän.

4. Erityistä

4.1. *1 artikla*

Koska alalle sisämarkkinat luoneen, lentoliikennettä koskevan kolmannen ratkaisukokonaisuuden [1] ja 84 artiklan 2 alakohdan nojalla annetut säädökset on annettu asetuksina, ja koska ehdotuksen tulee koskea yhtäläisenä koko EU:ta, komitea kannattaakin asetuksen eikä direktiivin antamista. Se kuitenkin uskoo, että uusien laillisten oikeuksien ja velvollisuuksien selkeä ja täydellinen määritteleminen jää neuvoston ja komission tehtäväksi.

4.2. *2 artikla*

Käsitteet "kotipaikka" ja "pysyvä asuinpaikka" on määritelty Brysselin sopimuksessa [2]. Sekaannusten välttämiseksi määritelmät tulisi toistaa 2 artiklassa. Eri jäsenvaltioissa "kotipaikan" ja "pysyvä asuinpaikan" myöntämisen edellytykset eroavat toisistaan ja on mahdollista, että henkilöllä on "kotipaikka" ja "pysyvä asuinpaikka" useassa jäsenvaltiossa.

4.3. *4 artikla*

4.3.1. Komitea on tyytyväinen ajatukseen välittömiin menoihin tarkoitetusta kertakorvauksesta. Komitea kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, ettei kertakorvausjärjestelmä toimi, ellei siihen liittyviä ongelmia pystytä ratkaisemaan. Esimerkiksi uhrien tunnistamiseen ja omaisten jäljittämiseen voi kulua aikaa. Myös sen selvittäminen, kenellä on oikeus korvaukseen, voi olla vaikeaa. Entä kuinka suuri osa kertakorvauksesta suoritetaan, jos uhri loukkaantuu mutta jää henkiin? Kuka päättää? Komitea hyväksyy ajatuksen kymmenen päivän kuluessa onnettomuudesta maksettavan kertakorvauksen järjestämisestä. Komission tulisi kuitenkin laatia yksityiskohtaisemmat ohjeet siitä, miten ja koska korvauksia suoritetaan.

4.3.2. Komitea on tyytyväinen ajatukseen siirtyä rajoittamattomaan korvausvelvollisuuteen matkustajaonnettomuuksien kohdalla. Koska ehdotus kuitenkin vaikuttaa jossain määrin kustannuksiin – erityisesti pienten lentoyhtiöiden osalta – komitean mielestä korotettujen korvausten kohdalla on ehkä paikallaan soveltaa virheen todistusvelvoitetta.

---

[1] EYVL N:o L 240, 24. 8. 1992. TSK:n lausunto (EYVL N:o C 169, 6. 7. 1992, s. 15).

[2] EYVL N:o L 299, 31. 12. 1972, s. 32; EYVL N:o C 97, 11. 4. 1983, s. 1.

4.4. *5 artikla*

Komitea korostaa selkeän tiedottamisen merkitystä matkustajien kannalta. Vaatimus siitä, että yhteisön ulkopuolisten lentoyhtiöiden tulee tiedottaa matkustajille selkeästi (muutenkin kuin matkalipun yhteydessä) siitä, etteivät niitä koske EU:n säännöt, aiheuttaa varmasti monia ongelmia, ja vaatimuksen toteuttamista on vaikea valvoa. Komission tulee vielä neuvotella käytännön seurauksista.

4.5. *6 artikla*

Artikla tulee muotoilla uudelleen, jotta siitä käy selkeästi ilmi, mitä lentoyhtiöitä se koskee (oletettavasti lentoliikennettä koskevan kolmannen ratkaisukokonaisuuden ulkopuolelle jääneissä valtioissa toimivia yhtiöitä).

4.6. *7 artikla*

Komitea on tyytyväinen artiklaan. Se haluaa kuitenkin korostaa, että käsitteet "kotipaikka" ja "pysyvä asuinpaikka" on tarpeen määritellä selkeästi.

4.7. *9 artikla*

Komission tulisi kuulla myös lentoyhtiöiden, vakuutusyhtiöiden, kuluttajien ja muiden asianomaisten tahojen järjestöjä. Lainsäädännön toimivuudesta tulisi laatia selvitys neuvostolle, parlamentille sekä talous- ja sosiaalikomitealle vaikkapa kolmesta neljään vuoden kuluttua.

Bryssel, 29. toukokuuta 1996.

Talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Carlos FERRER

Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Yhtenäismarkkinat vuonna 1995 – Komission kertomus neuvostolle ja Euroopan parlamentille"

(96/C 212/10)

Komissio päätti 1. maaliskuuta 1996 Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen 198 artiklan mukaisesti pyytää talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta "Yhtenäismarkkinat vuonna 1995 – Komission kertomus neuvostolle ja Euroopan parlamentille".

Asian valmistelusta vastannut teollisuus-, kauppa-, käsiteollisuus- ja palvelujaosto antoi lausuntonsa 8. toukokuuta 1996. Esittelijänä oli Bruno Vever ja apulaisesittelijänä Flavio Pasotti.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 336. täysistunnossaan (toukokuun 29. päivän kokouksessa) enemmistön äänin seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 87 ääntä puolesta, 7 vastaan, ja 6 pidättyi äänestämästä.

1. Johdanto

1.1. Komitea on iloinen siitä, että Euroopan komissio esitti kolmannen vuosikertomuksensa "Yhtenäismarkkinat vuonna 1995" jo helmikuussa. Määräajan aientaminen onnistui aktiivisen seurannan ansiosta, jota komissio harjoittaa Euroopan unionille oleellisen tärkeällä alueella, yhtenäismarkkinoilla.

1.2. Kolmas vuosikertomus tarjoaa runsaasti tietoa tilanteen kehittymisestä ja vuonna 1995 seuratuista toimintalinjoista. Kertomus ei sisällä kuitenkaan ennakkotietoa yhtenäismarkkinoiden vaikutuksia koskevista päätöksistä ja suuntalinjojen täydennyksistä, joita komissio tulee ehdottamaan vuoden 1996 kuluessa erityiskertomuksen muodossa. Komitea toivookin, että komitean kolmatta vuosikertomusta koskevat havainnot auttavat komissiota sen valmistellessa erityiskertomustaan.

1.3. Komitean mielestä ajanjakso 1996–1999 tarjoaa kolme tilaisuutta uudelle yritykselle saattaa yhtenäismarkkinaprosessi päätökseen: hallitustenvälisen konferenssin käynnissä olevat neuvottelut, Euroopan talous- ja rahaliiton viimeisen vaiheen valmistelu ja viimeiset vuodet ennen unionin uutta laajentumista. Vastaava