Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου σχετικά με την ευθύνη των αερομεταφορέων σε περίπτωση αεροπορικού δυστυχήματος» [1]

(96/C 212/09)

Στις 26 Μαρτίου 1996, και σύμφωνα με το άρθρο 84, παράγραφος 2 της Συνθήκης, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 13 Μαΐου 1996 με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Moreland.

Κατά την 336η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 29ης Μαΐου 1996), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 83 ψήφους υπέρ, 2 ψήφους κατά και 2 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Η σύμβαση της Βαρσοβίας, του 1929, αποτέλεσε ορόσημο στην ιστορία της διεθνούς αεροπλοΐας. Στην ουσία επρόκειτο για μια συμφωνία μεταξύ αερομεταφορέων και επιβατών (που εκπροσωπούντο από τις εθνικές κυβερνήσεις) για την αντιμετώπιση περιπτώσεων διεθνούς αεροπορικού δυστυχήματος. Κανονικά το βάρος της απόδειξης βάρυνε τον ενάγοντα. Η Σύμβαση της Βαρσοβίας αντέστρεψε τη διαδικασία αυτή. Οι αερομεταφορείς θεωρούνταν υπεύθυνοι, εκτός αν μπορούσαν να αποδείξουν ότι έλαβαν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή καταστροφών. Για την αντιστάθμιση της αναστροφής των κανόνων όσον αφορά το βάρος της απόδειξης, η ευθύνη των αερομεταφορέων διατηρήθηκε σε περιορισμένα επίπεδα, εκτός αν ο ενάγων μπορούσε να αποδείξει ότι υπήρξε «κακόβουλη συμπεριφορά».

1.2. Η σύμβαση περιλάμβανε, επίσης, μια σειρά ενιαίων κανόνων για τη ρύθμιση του θέματος της ευθύνης, με τους οποίους αποφεύγονταν οι διαφορές, που θα προέκυπταν σε διαφορετική περίπτωση, μεταξύ των νομοθεσιών των κατ' ιδίαν κρατών. Οι κανόνες πρόσφεραν σημαντική υποστήριξη στο επιβατικό κοινό και στους αερομεταφορείς στην περίπτωση δυστυχήματος. Από το 1929, η Σύμβαση της Βαρσοβίας τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με πολλές άλλες συμφωνίες και συγκεκριμένα με το Πρωτόκολλο της Χάγης (1955), τη Σύμβαση της Γκουανταλαχάρα (1961), τη Συμφωνία του Μοντρεάλ (1966), το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλας (1971) και τα Πρωτόκολλα του Μοντρεάλ (1975). Καμία από τις συμφωνίες αυτές δεν έχει τεθεί σε ισχύ επειδή δεν έχουν κυρωθεί από επαρκή αριθμό κρατών.

1.3. Η Σύμβαση της Βαρσοβίας και οι μεταγενέστερες συμφωνίες υπήρξαν επιτυχείς. Ωστόσο, παρουσιάζονταν ολοένα και περισσότερα προβλήματα. Με την πάροδο του χρόνου τα όρια ευθύνης έφτασαν σε ένα απαράδεκτα χαμηλό επίπεδο, παρόλες τις προσπάθειες για το αντίθετο. Η κατάσταση αυτή οδήγησε πολλές χώρες στο σημείο να αντικαταστήσουν τα όρια της Σύμβασης της Βαρσοβίας, με αποτέλεσμα να χαθεί ένα από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα που πρόσφερε η σύμβαση αυτή, που ήταν συγκεκριμένα η δυνατότητα εφαρμογής της σε παγκόσμιο επίπεδο. Ήταν προφανές ότι, για να αποφευχθεί η κατάρρευση του συστήματος, έπρεπε να γίνουν ριζικές αλλαγές. Η ΙΑΤΑ έχει καθιερώσει νέους κανόνες περί ευθύνης, ενώ η κυβέρνηση των ΗΠΑ υπέδειξε την ανάγκη αυτή. Η ΙΑΤΑ συμφώνησε μια λύση: κύρια χαρακτηριστικά είναι ότι ο περιορισμός της ευθύνης αίρεται και ότι οι ζημιές μπορεί να καθορισθούν και καταβληθούν με αναφορά στο δίκαιο κατοικίας του επιβάτη. Οι αερομεταφορείς που έχουν υπογράψει πρέπει να εφαρμόσουν τις διατάξεις μέχρι την 1η Νοεμβρίου.

2. Η πρόταση της Επιτροπής

2.1. Η πρόταση κανονισμού που υποβάλλεται εκ μέρους της Επιτροπής στηρίζεται από πολλές απόψεις στη Σύμβαση της Βαρσοβίας. Κατά πρώτον, θεσπίζει την απεριόριστη ευθύνη για την περίπτωση δυστυχήματος με θύματα επιβάτες (δεν προτείνονται αλλαγές για τις αποσκευές και τα εμπορεύματα). Κατά δεύτερον, για ποσά έως 100 000 Ecu, στερεί από τους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να προσφύγουν για την υπεράσπισή τους στα άρθρα 20 και 20(i) της Σύμβασης της Βαρσοβίας. Το άρθρο αυτό δίνει τη δυνατότητα σε έναν αερομεταφορέα να αποφύγει τον σε βάρος του καταλογισμό ευθυνών εάν μπορεί να αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε παράλειψη του τραυματισμένου επιβάτη, ή ότι έλαβε όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή ζημιών, ή ότι ήταν αδύνατο να ληφθούν τέτοια μέτρα. Ωστόσο, στην πράξη είναι εξαιρετικά δύσκολο να διατηρηθούν αυτές οι άμυνες και, μετά τη Συμφωνία του Μοντρεάλ, οι αερομεταφορείς που κινούνται από και προς τις ΗΠΑ καλούνται να παραιτηθούν από αυτές.

2.2. Η πρόταση κανονισμού προβλέπει επίσης την προκαταβολή εφάπαξ αποζημιώσεων σε περίπτωση δυστυχήματος. Το αργότερο 10 ημέρες μετά από ένα δυστύχημα ο αερομεταφορέας υποχρεούται να καταβάλει ποσό έως και 50 000 Ecu σε κάθε δικαιούχο αποζημίωσης. Επιπλέον, θα συμπληρωθούν οι κανόνες περί δικαιοδοσίας. Σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, απαιτήσεις αποζημίωσης πρέπει να προβάλλονται:

— είτε στο κράτος-έδρα του αερομεταφορέα,

[1] ΕΕ αριθ. C 104 της 10. 4. 1996, σ. 18.

— είτε στο κράτος όπου ο αερομεταφορέας ασκεί τις σημαντικότερες δραστηριότητές του,

— είτε στο κράτος στο οποίο προτίθεται να μεταβεί ο επιβάτης σύμφωνα με το εισιτήριό του,

— είτε στο κράτος στο οποίο έχει συναφθεί η σύμβαση μεταφοράς.

2.3. Το προτεινόμενο σχέδιο κανονισμού προσθέτει στον κατάλογο αυτό και το κράτος «διαμονής» ή «μονίμου κατοικίας» του επιβάτη.

2.4. Παράλληλα, το σχέδιο κανονισμού προβλέπει την εκ μέρους της Επιτροπής αύξηση των ορίων ευθύνης, μετά από διαβουλεύσεις.

2.5. Η πρόταση ισχύει μόνο για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς. Οι υπόλοιποι αερομεταφορείς θα πρέπει να καθιστούν σαφές στους επιβάτες, κατά την αγορά του εισιτηρίου και στη θυρίδα επιβίβασης στους αερολιμένες της ΕΕ, ότι οι κανόνες περί ευθύνης που εφαρμόζουν διαφέρουν από τους αντίστοιχους κανόνες που ισχύουν για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς. Τέλος, οι κανόνες που προτείνονται θα ισχύσουν και για τις αερομεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών της ΕΕ. Μέχρι στιγμής, το σύστημα της Βαρσοβίας (και το πειραματικό σύστημα της IATA) καλύπτει μόνο τις διεθνείς αερομεταφορές.

3. **Γενικά σχόλια**

3.1. Δεδομένου ότι το σύστημα της Βαρσοβίας έπρεπε να έχει αντικατασταθεί προ πολλού και ότι το σύστημα της IATA δεν έχει ακόμη μεγάλη απήχηση (μέχρι στιγμής έχει υιοθετηθεί μόνο από 29 αερομεταφορείς). Συνεπώς, η πρόταση της Επιτροπής πρέπει να επιδοκιμαστεί.

Ωστόσο, η προσέγγιση της Επιτροπής πρέπει να τροποποιηθεί για να καλυφθούν οι ανάγκες όσον αφορά:

— τις δυσκολίες που σχετίζονται με τη διάταξη της προκαταβολικής πληρωμής·

— τη νομική ερμηνεία των όρων «μόνιμη κατοικία» και «διαμονή»·

— την αναγκαιότητα απόδειξης της υπαιτιότητας·

— τις πιθανές επιπτώσεις του αυξημένου κόστους για τους μικρούς αερομεταφορείς·

— τον περιορισμό της ισχύος του συστήματος στους κοινοτικούς αερομεταφορείς·

— την ανάγκη προστασίας των συμφερόντων των χρηστών και τη διαφάνεια.

3.2. Οι ανωτέρω περιορισμοί που θα σχολιαστούν διεξοδικώς στο κεφάλαιο 4 πρέπει να αντιμετωπιστούν, ώστε να λειτουργήσει η οριστική ρύθμιση ως καταλύτης για τη δημιουργία ενός νέου παγκόσμιου συστήματος το οποίο θα εξυπηρετεί το επιβατικό κοινό.

4. **Ειδικά σχόλια**

4.1. *Άρθρο 1*

Η «Τρίτη δέσμη μέτρων στον τομέα των αερομεταφορών»(1) και οι νομικές διατάξεις με βάση το άρθρο 84(2) θεσπίστηκαν μέσω κανονισμού. Κατά συνέπεια, επειδή η πρόταση πρέπει να εφαρμοστεί με ενιαίο τρόπο σε όλη την επικράτεια της ΕΕ, η ΟΚΕ εκφράζει την προτίμησή της για την έκδοση κανονισμού, αντί οδηγίας, κρίνει όμως ότι το Συμβούλιο και η Επιτροπή έχουν καθήκον να μεριμνήσουν για τον πλήρη και σαφή ορισμό των νέων νομικών δικαιωμάτων και υποχρεώσεων.

4.2. *Άρθρο 2*

Οι έννοιες «διαμονή» και «μόνιμη κατοικία»(2) ορίζονται στη Σύμβαση των Βρυξελλών και, για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο σύγχυσης, πρέπει να συμπεριληφθούν στο άρθρο 2. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν διαφορετικά κριτήρια για τους όρους αυτούς και υπάρχει δυνατότητα ένας επιβάτης να μπορεί να ισχυριστεί ότι διαμένει ή κατοικεί μονίμως σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη.

4.3. *Άρθρο 4*

4.3.1. Η ΟΚΕ επιδοκιμάζει την πρόταση της ταχείας αποζημίωσης με την καταβολή ενός κατ'αποκοπή ποσού για την κάλυψη των άμεσων δαπανών. Ωστόσο, ανησυχεί μήπως η διάταξη αυτή αποδειχθεί ανεφάρμοστη, εκτός εάν είναι σαφές με ποιο τρόπο θα αντιμετωπιστούν ορισμένες δυσκολίες. Για παράδειγμα, ενδέχεται να χρειαστεί να παρέλθει ορισμένο διάστημα έως ότου αναγνωριστούν τα θύματα και ειδοποιηθούν οι συγγενείς. Ενδέχεται να είναι δύσκολο να ορισθούν οι δικαιούχοι αποζημίωσης. Επίσης, πρέπει να διερωτηθεί κανείς ποιο μέρος της προκαταβολικής αποζημίωσης θα καταβάλλεται στην περίπτωση τραυματισμού, αντί θανάτου. Ποιος θα αποφασίζει σχετικώς; Η ΟΚΕ αποδέχεται ότι είναι αναγκαίο να χορηγούνται αποζημιώσεις δέκα ημέρες μετά από ένα δυστύχημα, αλλά η Επιτροπή πρέπει να εξηγήσει λεπτομερέστερα με ποιο τρόπο και πότε θα διενεργούνται οι πληρωμές.

4.3.2. Η ΟΚΕ επιδοκιμάζει την κίνηση για απεριόριστη ευθύνη για ατυχήματα επιβατών. Ωστόσο, επειδή η πρόταση θα επηρεάσει σε ορισμένο βαθμό τις δαπάνες των αερομεταφορέων, ιδίως των μικρών, η ΟΚΕ κρίνει ότι, στην περίπτωση που το ύψος των αποζημιώσεων είναι σημαντικό, η απόδειξη υπαιτιότητας μπορεί να είναι δικαιολογημένη.

---

(1) ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992. Γνωμοδότηση ΟΚΕ: ΕΕ αριθ. C 169 της 6. 7. 1992, σ. 15.

(2) ΕΕ αριθ. L 299 της 31. 12. 1972, σ. 32, ΕΕ αριθ. C 97 της 11. 4. 1983, σ. 1.

4.4. *Άρθρο 5*

Η ΟΚΕ υπογραμμίζει τη σημασία της παροχής σαφών πληροφοριών στους χρήστες. Η διάταξη σύμφωνα με την οποία οι μη κοινοτικοί αερομεταφορείς (παράλληλα με την εκτύπωση σχετικών πληροφοριών στο εισιτήριο) πρέπει να ενημερώνουν τους επιβάτες ότι δεν εφαρμόζουν τους κανόνες της ΕΕ είναι πιθανό να δημιουργήσει πολυάριθμα προβλήματα και να είναι δύσκολο να εφαρμοστεί. Η Επιτροπή πρέπει να διεξάγει περαιτέρω διαβουλεύσεις με αντικείμενο τις πρακτικές επιπτώσεις της διάταξης.

4.5. *Άρθρο 6*

Το άρθρο πρέπει να αναδιατυπωθεί, ώστε να προκύπτει σαφώς για ποιους αερομεταφορείς θα ισχύει — προφανώς για αυτούς που δεν εδρεύουν σε χώρες που καλύπτονται από την Τρίτη Αεροπορική Δέσμη.

4.6. *Άρθρο 7*

Η ΟΚΕ επιδοκιμάζει το άρθρο αυτό. Ωστόσο, τονίζει ότι είναι αναγκαίο να δοθεί σαφής ορισμός των εννοιών «διαμονή» και «μόνιμη κατοικία».

4.7. *Άρθρο 9*

Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να ζητήσει τη γνώμη των οργανώσεων των ασφαλιστών, των χρηστών και άλλων αερομεταφορέων. Μετά την πάροδο τριών-τεσσάρων ετών θα πρέπει να υποβληθεί έκθεση στο Συμβούλιο, το ΕΚ και την ΟΚΕ με αντικείμενο την εφαρμογή της νομοθεσίας.

Βρυξέλλες, 29 Μαΐου 1996.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Carlos FERRER

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: Η Ενιαία Αγορά το 1995»

(96/C 212/10)

Την 1η Μαρτίου 1996, και σύμφωνα με το άρθρο 198 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, η Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: Η Ενιαία Αγορά το 1995».

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 8 Μαΐου 1996. (Εισηγητής: ο κ. Vever, συνεισηγητής: ο κ. Pasotti.)

Κατά την 336η σύνοδο ολομέλειας της 29ης και 30ής Μαΐου 1996 (συνεδρίαση της 29ης Μαΐου 1996), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 87 ψήφους υπέρ, 7 κατά και 6 αποχές, την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. **Εισαγωγή**

1.1. Η ΟΚΕ συγχαίρει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την παρουσίαση, ήδη κατά τον μήνα Φεβρουάριο, της τρίτης ετήσιας έκθεσής της «Η Ενιαία Αγορά το 1995». Η εν λόγω επίσπευση των διαδικασιών, πριν από την καθορισμένη προθεσμία, οφείλεται στη διαρκή εγρήγορση που χαρακτηρίζει τη δραστηριότητα της Επιτροπής, στο βασικό αυτό τομέα για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

1.2. Η τρίτη αυτή έκθεση παρέχει πολυάριθμες πληροφορίες για την εξέλιξη της κατάστασης και τις κύριες γραμμές δράσης που ακολουθήθηκαν κατά το 1995. Δεν υπάρχει όμως καμία αναφορά στα πρόσθετα συμπεράσματα και κατευθύνσεις που πρόκειται να προτείνει η Επιτροπή το 1996, στο πλαίσιο μίας ειδικής έκθεσης για τις επιπτώσεις της ενιαίας αγοράς. Κατά συνέπεια η ΟΚΕ ευελπιστεί ότι, οι παρατηρήσεις που διατυπώνει σχετικά με την εν λόγω τρίτη έκθεση, θα συμβάλουν θετικά στην προετοιμασία της εν λόγω σφαιρικής μελέτης της Επιτροπής.

1.3. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι κατά την περίοδο 1996-1999, παρουσιάζονται τρείς νέες ευκαιρίες, για να δοθεί νέα ώθηση στην προσπάθεια ολοκλήρωσης της ενιαίας αγοράς, λόγω των εν εξελίξει διαπραγματεύσεων της Διακυβερνητικής Διάσκεψης, της τελικής προετοιμασίας της οικονομικής και νομισματικής ένωσης και του γεγονότος ότι η περίοδος αυτή είναι η