Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Reglamento (CE) del Consejo relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente» [1]

(96/C 212/09)

El 26 de marzo de 1996, de conformidad con el apartado 2 del artículo 84 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de Transportes y Comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 13 de mayo de 1996 (Ponente: Sr. Moreland).

En su 336º Pleno (sesión del 29 de mayo de 1996), el Comité Económico y Social ha aprobado por 83 votos a favor, 2 votos en contra y 2 abstenciones el presente dictamen.

1. Introducción

1.1. El Convenio de Varsovia de 1929 representó un auténtico hito en el campo de la aviación internacional. En lo esencial, supuso un acuerdo entre las compañías aéreas y los pasajeros (representados por los gobiernos nacionales) en el caso de accidentes que tengan lugar durante el transporte aéreo internacional. Generalmente, la carga de la prueba corresponde al demandante. El Convenio de Varsovia invierte este procedimiento. Las compañías aéreas aceptan haber incurrido en falta a no ser que puedan demostrar que habían tomado todas las medidas pertinentes para evitar daños. Con el fin de compensar esta inversión de la habitual carga de la prueba, se limitó la responsabilidad de las compañías aéreas salvo en el caso de que el demandante pudiera demostrar «mala conducta deliberada».

1.2. Asimismo, el Convenio estableció una única serie de normas sobre responsabilidad, con lo cual se eliminaron conflictos que de otro modo podrían surgir entre las legislaciones de los diferentes países. Esto fue de gran ayuda para pasajeros y compañías aéreas en caso de accidente. Desde 1929, el Convenio de Varsovia ha sido modificado y completado por otros tratados, entre los que destacan el Protocolo de La Haya (1955), el Convenio de Guadalajara (1961), el Acuerdo de Montreal (1966), el Protocolo de Guatemala (1971) y los Protocolos de Montreal (1975). Ninguno de estos acuerdos ha entrado en vigor al no haber sido ratificados por un número suficiente de Estados.

1.3. A pesar de que el Convenio de Varsovia y los sucesivos acuerdos con él relacionados han sido un éxito, no han dejado de aumentar los problemas. En especial, con el paso del tiempo, los límites de responsabilidad resultan inaceptablemente bajos, a pesar de los esfuerzos por elevarlos. Esto ha llevado a varios países a sustituir los límites establecidos por el Convenio de Varsovia, con lo cual se suprime una de las ventajas fundamentales del planteamiento de este Convenio, a saber, su aplicabilidad universal. De todos modos, ya hace tiempo que es evidente la necesidad de introducir cambios significativos para que no fracase todo el sistema. La Administración de los EEUU ha expresado la necesidad de introducir nuevas normas. La IATA ha aceptado la siguiente solución cuyos principales elementos son que se renuncia a la limitación de responsabilidad y que los daños podrán determinarse de acuerdo con la legislación vigente en el país del domicilio del pasajero. Los transportistas firmantes deberán aplicar estas disposiciones a partir del 1 de noviembre.

2. Propuesta de la Comisión

2.1. La propuesta de Reglamento de la Comisión Europea se aparta del Convenio de Varsovia en diversos aspectos. En primer lugar, incorpora la responsabilidad ilimitada para accidentes de pasajeros. (No se proponen cambios en lo que se refiere a equipaje y carga). En segundo lugar, hasta una responsabilidad de 100 000 ecus, suprime la defensa de la compañía aérea prevista en el primer inciso del artículo 20 del Convenio de Varsovia. Este artículo permite a una compañía aérea quedar exonerada de responsabilidad si puede demostrar que el daño fue causado por negligencia de la persona perjudicada, o si tomó todas las medidas necesarias para evitar daños, o si resultó imposible tomar dichas medidas. Sin embargo, en la práctica es muy difícil mantener esta clase de defensa y, en todo caso y con arreglo al Acuerdo de Montreal de 1966, se ha pedido a las compañías aéreas que operan desde y hacia los Estados Unidos que renuncien a ellas.

2.2. El Reglamento propuesto también prevé pagos por anticipado de cantidades a tanto alzado en caso de accidente. La compañía aérea debe pagar una cantidad a tanto alzado de hasta 50 000 ecus a las personas con derecho a indemnización en un plazo no superior a los 10 días después del accidente. Las normas jurisdiccionales establecidas también se completarían según la propuesta. Conforme al Convenio de Varsovia, las reclamaciones de compensación deben presentarse en una de las cuatro jurisdicciones siguientes:

— El Estado en el que se halle la sede social de la compañía aérea;

[1] DO nº C 104 de 10. 4. 1996, p. 18.

— el Estado en el que la compañía aérea desarrolle su actividad principal;

— el Estado del lugar de destino que indique el billete del pasajero; o

— el Estado en el que se suscribió el contrato de transporte.

2.3. El Reglamento añade a esta lista el Estado en el que un pasajero tiene su «domicilio» o «residencia permanente».

2.4. El proyecto de Reglamento prevé asimismo que la Comisión aumente los límites de responsabilidad, previa consulta.

2.5. La propuesta sólo se aplicaría a las compañías aéreas comunitarias, mientras que las no comunitarias deberían explicar a los pasajeros, en el momento de adquisición del billete y en los mostradores de facturación dentro de la UE, que sus normas de responsabilidad son diferentes de las que se aplican a las compañías comunitarias. Finalmente, las normas propuestas se extenderían a servicios de vuelos interiores dentro de la UE. Por el momento, el sistema establecido por el Convenio de Varsovia (y el proyecto de sistema de la IATA) cubre sólo los trayectos internacionales.

3. Observaciones generales

3.1. El sistema establecido por el Convenio de Varsovia ya hace tiempo que quedó obsoleto. El planteamiento de la IATA se acoge favorablemente pero tiene un carácter restringido y, por el momento, sólo ha sido firmado por 29 compañías aéreas. En consecuencia cabe acoger favorablemente la propuesta de la Comisión.

No obstante, el planteamiento de la Comisión necesita ciertas enmiendas, particularmente en lo relativo a:

— las dificultades que plantea el pago anticipado;

— la interpretación jurídica de los términos «domicilio» y «residencia permanente»;

— la necesidad de la prueba de la falta;

— los posibles efectos de costes más altos en las compañías aéreas más pequeñas;

— la aplicabilidad limitada a las compañías aéreas comunitarias;

— la necesidad de aportar una mayor claridad al usuario y de proteger sus intereses.

3.2. Las limitaciones indicadas (que se comentarán detalladamente en el apartado 4) deben ser tratadas de manera que el Reglamento final actúe como catalizador de un sistema nuevo y universal más apropiado en beneficio de los viajeros

4. Observaciones específicas

4.1. *Artículo 1*

El «Tercer paquete aéreo» [1] y la línea de la legislación que presenta el apartado 2 del artículo 84 fueron objeto de un Reglamento. Por consiguiente, dado que la propuesta debería introducirse de una manera homogénea en toda la Unión Europea, el Comité apoya la necesidad de un Reglamento en lugar de una Directiva, pero cree que esto supone una carga para el Consejo y la Comisión, a la hora de garantizar que los nuevos derechos y obligaciones legales sean claros y se definan de una manera cabal.

4.2. *Artículo 2*

El Convenio de Bruselas [2] define los términos «domicilio» y «residencia permanente». A fin de evitar confusiones, estas definiciones deberán recogerse en el artículo 2. Los diferentes Estados miembros aplican pruebas diferentes de domicilio o residencia permanente y es posible que un pasajero pueda establecer su domicilio o residencia permanente en más de un Estado miembro.

4.3. *Artículo 4*

4.3.1. El Comité acoge con satisfacción el concepto de pago sin demora de cantidades a tanto alzado para los costes inmediatos. Sin embargo, el Comité teme que la propuesta sea inaplicable, a no ser que se clarifique cómo se van a afrontar ciertos problemas. Por ejemplo, conseguir la lista de pasajeros, identificar las víctimas y localizar a los familiares puede llevar mucho tiempo. También puede haber dificultades para establecer quién tiene derecho a compensación económica. Además, en el caso de lesiones y no de muerte, ¿qué porcentaje del pago por anticipado se aplicará? Y, por otra parte, ¿quién decide? El Comité conviene en la necesidad de reservar una suma de dinero para los diez días posteriores al accidente, pero estima que la Comisión debería ser más precisa sobre cómo y cuándo se deben realizar los pagos.

4.3.2. El Comité acoge favorablemente la supresión de la limitación de responsabilidad para accidentes de pasajeros. No obstante, como la propuesta tendrá ciertas repercusiones en los costes, especialmente en los de las pequeñas compañías, el Comité considera que se puede exigir justificadamente la prueba de la falta para pagos de mayor cuantía.

---

[1] DO nº L 240 de 24. 8. 1992; dictamen del CES, DO nº C 169 de 6. 7. 1992, p. 15.

[2] DO nº L 299 de 31. 12. 1972, p. 32; DO nº C 97 de 11. 4. 1983, p. 1.

4.4. *Artículo 5*

El Comité destaca la importancia de facilitar una información clara al usuario de la compañía aérea. El requisito de que las compañías aéreas no comunitarias expliquen con claridad a los pasajeros (además de imprimir la información en los billetes) que no se les aplican las normas de la UE probablemente causará numerosos problemas y será difícil de poner en vigor. La Comisión necesita realizar más consultas sobre las implicaciones prácticas.

4.5. *Artículo 6*

Se debe redactar el artículo de nuevo, con objeto de establecer claramente a qué compañías aéreas es aplicable (probablemente, a aquéllas cuya sede principal se encuentra en un país que no cubre el Tercer Paquete Aéreo).

4.6. *Artículo 7*

El Comité acoge favorablemente este artículo. No obstante, subraya la necesidad de una definición clara de «domicilio» y «residencia permanente».

4.7. *Artículo 9*

La Comisión también debería consultar a organizaciones de compañías aéreas, seguros, usuarios y otras organizaciones interesadas. Después de tres o cuatro años, debería presentar al Consejo, al Parlamento y al Comité Económico y Social un informe sobre la aplicación del Reglamento.

Hecho en Bruselas, el 29 de mayo de 1996.

El Presidente

del Comité Económico y Social

Carlos FERRER

Dictamen del Comité Económico y Social sobre «El mercado único en 1995 — Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo»

(96/C 212/10)

El 1 de marzo de 1996, de conformidad con el artículo 198 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre «El mercado único en 1995 — Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo».

La Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 8 de mayo de 1996 (Ponente: Sr. Vever, Coponente, Sr. Pasotti).

En su 336º Pleno (sesión del 29 de mayo de 1996), el Comité Económico y Social ha aprobado por 87 votos a favor, 7 en contra y 6 abstenciones el presente dictamen.

1. Introducción

1.1. El Comité felicita a la Comisión por haber presentado en fecha tan temprana como el mes de febrero su tercer informe anual «El mercado único en 1995». Cabe señalar que esta aceleración de los plazos obedece al gran interés que concede la Comisión a este ámbito tan vital para la Unión Europea.

1.2. Este tercer informe ofrece numerosas informaciones sobre la evolución de la situación y sobre las principales líneas de actuación seguidas en 1995. Sin embargo, en él no se prejuzgan las conclusiones ni la orientaciones complementarias que presente la Comisión en 1996 en un informe especial sobre el impacto del mercado único. El Comité, por tanto, desearía que las observaciones que formule sobre este tercer informe puedan constituir una contribución útil de cara a la preparación por la Comisión de esta reflexión general.

1.3. Para reactivar el proceso de culminación del mercado único, el Comité considera que en el período comprendido entre 1996 y 1999 se presentarán tres ocasiones para conseguirlo: las negociaciones en curso en la Conferencia Intergubernamental, la preparación final de la Unión Económica y Monetaria y los últimos